

Die XXVII. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Leipzig

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14410>

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.

rigkeiten überwindet und dass eine Façade daraus hervorgeht, die dem eigenartigen Organismus des Baues wie seiner Formengebung entspricht. Vielleicht ist es noch dem an künstlerischen Ereignissen bereits so reichen XIX. Jahrhundert vergönnt, auch Zeuge der Vollendung dieses erhabenen Marmorbaues der Welt zu sein. Jb.

Die XXVIII. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Leipzig.

Von unserem F-Berichterstatter.

Am 15. d. M. Vormittags 9¹/₄ Uhr wurde im festlich geschmückten Saale des Crystallpalastes zu Leipzig die I. Hauptsitzung der Versammlung des Vereins deutscher Ingenieure durch den I. Vorsitzenden des Vereins: Herrn Commercienrath *Wolf* aus Buckau bei Magdeburg eröffnet. Nach den üblichen Begrüßungsreden: Namens der sächsischen Kreishauptmannschaft, der Stadt Leipzig, des sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Ministeriums des Innern, widmet der Vorsitzende dem Andenken des verstorbenen Ehrenmitgliedes des Vereins: *Alfred Krupp* einen, warmen Nachruf, worauf sich die Anwesenden zu Ehren des Verstorbenen von ihren Sitzen erheben. Hierauf zeigt der Vorsitzende welche Fortschritte die Technik im Laufe der letzten Jahre auf dem Gebiete des Baues von Dampfmaschinen, des electricischen Lichtes u. s. w. zu verzeichnen habe und gibt die Versicherung, dass der Verein allezeit muthig fortarbeiten werde an der Erreichung der Ziele deutscher Ingenieurwissenschaft.

Der sodann folgende Geschäftsbericht des Generalsecretärs Herrn *Theod. Peters* entrollt ein erfreuliches Bild der Thätigkeit des Vereins. Die Zahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Jahres 1885 5 042, am Schlusse des Jahres 1886 5 630 und zur Zeit 5 743. Die Cassenverhältnisse des Vereins sind ebenfalls sehr günstige zu nennen. Ein Ueberschuss des Jahres 1886 im Betrage von 17 607 Mk. hat das Vereinsvermögen auf 78 244 Mk. steigen lassen. Der Absatz der Zeitschrift im Wege des Buchhandels ist gestiegen, so dass die Auflage derselben gegenwärtig 6 800 beträgt. Was die Arbeiten des Vereins anbelangt, so hat derselbe auf die Gestaltung der II. Abtheilung der vom Reiche zu errichtenden physikalisch-technischen Reichsanstalt einen Einfluss zu Gunsten der technischen Wissenschaften, der Industrie und des Ingenieurwesens auszuüben versucht. Ausserdem hat er seine Thätigkeit der Prüfung des Patentgesetzes und seiner Handhabung, der Schulfrage, dem Schutze der Fabrikgeheimnisse und der Frage der Einsetzung einer technisch gewerblichen Reichsbehörde zugewandt. Die Frage der Aufstellung eines metrischen Gewindesystems und der Einsetzung von Kammern für gewerbliche und technische Streitigkeiten bei den Landgerichten wird die morgige Sitzung beschäftigen. Der Geschäftsbericht wird mit grosser Befriedigung seitens der Versammlung aufgenommen.

Darauf erhält das Wort der Marineingenieur *Busley* aus Kiel zu einem Vortrage

Ueber die Verwendung flüssiger Heizstoffe für Schiffskessel.

Der Vortragende gibt zunächst einen geschichtlichen Ueberblick, dem wir entnehmen, dass die Erdöle schon im hohen Alterthume bekannt waren, dass dagegen ihre Verwendung zur Dampferzeugung sehr jungen Datums ist, indem die ersten derartigen Versuche in den Anfang der 1860er Jahre fallen. Gegenwärtig fahren auf dem Caspischen Meere über 300 Dampfer, die mit Erdölrückständen, von den Russen „Asttarki“ genannt, geheizt werden und zwar mit durchaus gutem Erfolge. Die früher üblichen Herd- und Gasfeuer werden nur noch sehr wenig angewendet, vielmehr sind fast ausschliesslich Staubfeuer in Anwendung, bei denen das in die Feuerung tretende Oel von einem Dampf- oder Luftstrahl in die kleinsten Theile zerstäubt und in nebelartigem Zustande unter Zutritt der erforderlichen Luft in einer Vollkommenheit verbrannt wird,

wie sie bei Steinkohlen niemals zu erreichen sein würde. Eine Gefahr ist bei dieser Art der Feuerung in keiner Weise vorhanden. Die Vortheile der Oelheizung sind bedeutende. Der Vortragende rechnet dahin: 1) die Billigkeit und Schnelligkeit, mit der das Heizmaterial an Bord gebracht werden kann; 2) die Möglichkeit, das Heizmaterial an sonst unbenutzten Räumen z. B. in den Wasserballasttanks unterzubringen; 3) die beträchtliche Verminderung des Heizerpersonals, da die grossen Caspischen Dampfer mit je einem Heizer und zwei Jungen pro Wache auskommen; 4) die Verringerung des mitzuführenden Heizmaterials bezw. bei gleicher Materialmenge die vergrösserte Aktionskraft des Dampfers; 5) das Fortfallen der Asche-, Schlacke- und Rauchbildung, was namentlich für die Torpedoboote von ungeheurer Wichtigkeit ist; 6) die grössere Manövrirfähigkeit der Maschine; 7) die bessere Ventilation der Heizräume und 8) die genaue Messung des an Bord genommenen und verbrauchten Heizmaterials. Als Nachtheile stehen dem freilich die Anlagekosten von Oelstationen und Rohrleitungen, die verhältnissmässig geringen Quanten des vorhandenen Heizmaterials und die Kosten desselben gegenüber, welche sich für Dampfer der Nordsee mindestens drei Mal höher stellen würden, als für Kohlenheizung. Unter diesen Umständen ist vor der Hand an eine allgemeine Einführung der Oelheizung nicht zu denken, vor Allem nicht bei der Handelsmarine. Die Kriegsmarine, welche die Kosten nicht zu scheuen braucht, wo es sich um Erzielung wichtiger militärischer Vortheile handelt, steht der Oelheizung ebenfalls noch abwartend gegenüber, was jedenfalls für die Kohlenindustrie mit Freuden zu begrüssen ist, da z. Z. von der 400 Millionen Tonnen betragenden Gesamtjahresproduktion der Erde 12 Millionen Tonnen Kohlen von der Dampfschiffahrt verbraucht werden.

Den zweiten Vortrag hält Herr Dr. *O. v. Haase* (i. F. Breitkopf und Härtel):

Ueber die Entwicklung des Buchgewerbes in Leipzig.

Die eigenthümliche Concentration des Buchhandels in Leipzig datirt schon aus verhältnissmässig früher Zeit. Ursprünglich freilich gravitirte der Buchhandel nach Frankfurt hin, und erst nach und nach wurde das mit der Reichsacht verpönte Leipzig der Mittelpunkt. Die Ausdehnung des Leipziger Geschäftes ist eine geradezu staunenswerthe. Ueber 5 000 buchhändlerische Firmen verkehren über Leipzig, das von hier zur Versendung gelangende Büchergut beziffert sich auf 9 Millionen kg mit durchschnittlich 5 Millionen Mk. Osterzahlungen, einschliesslich der wöchentlichen Börsenzahlungen und 14 Millionen Mk. für Baarpakete. Die Bestellanstalt für Buchhändlerpapiere effectuirte im Jahre 1886 fast 24 Millionen Sendungen. Der Vortragende schildert nun die Organisation des Buchgewerbes und sein Verhältniss zum Buchdruck, zugleich der gewaltigen Erfolge gedenkend, welche das Vereinswesen auf diesem Gebiete geschaffen hat. Er erntet für seine Ausführungen lebhaften Beifall, worauf die Sitzung des I. Tages geschlossen wird.

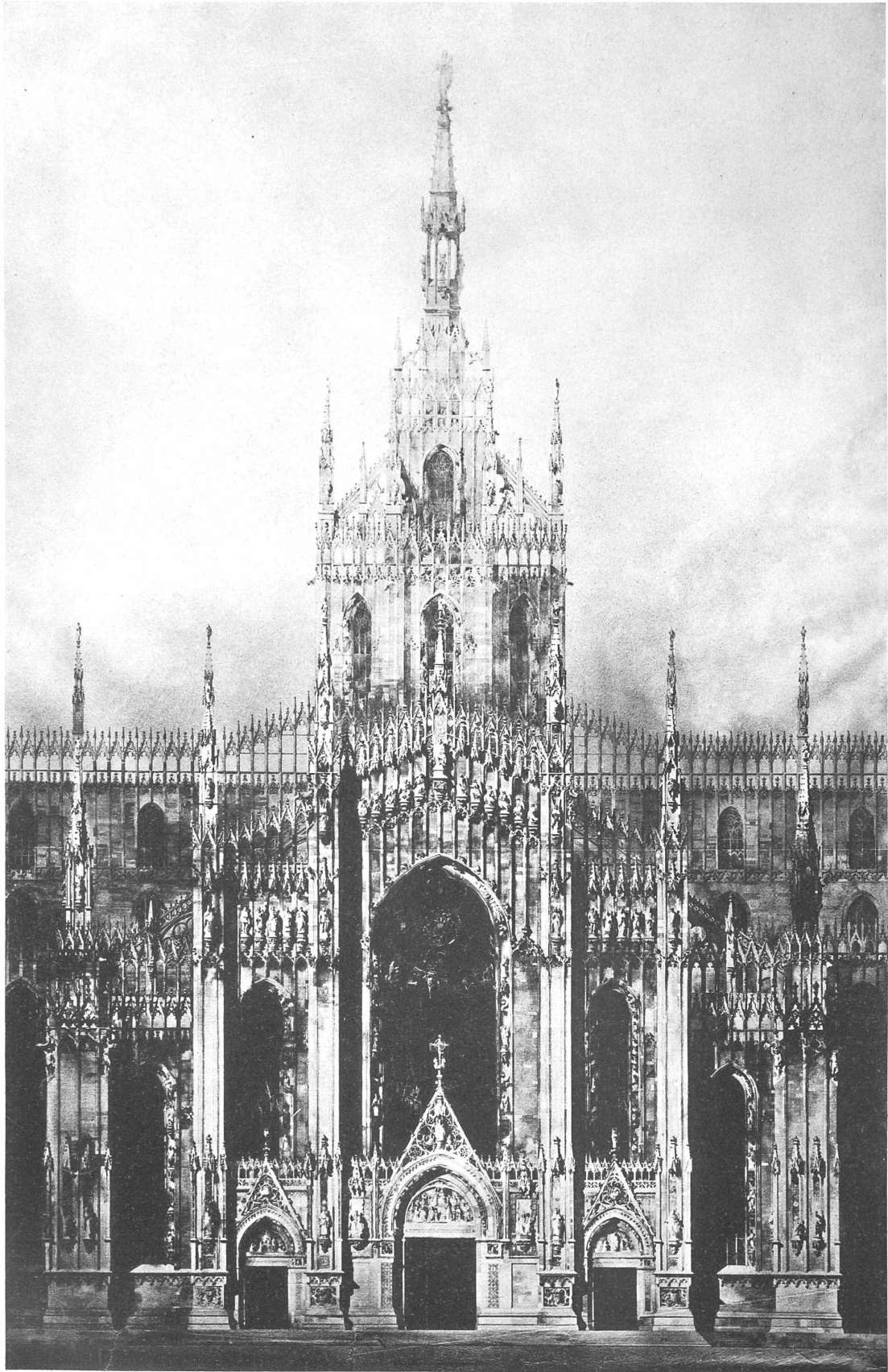
Die II. Sitzung wurde am 16. dies um 9 Uhr durch den II. Vorsitzenden des Vereins, Herrn Prof. *Bach-Stuttgart* eröffnet. Bei der Wahl des ersten Vorsitzenden wurde Herr Commercienrath *Wolf-Magdeburg* auf zwei weitere Jahre bestätigt, zum II. Vorsitzenden Herr *Adolf Frederking-Leipzig* gewählt. Als Ort der nächsten Hauptversammlung bestimmte man *Breslau*. Darauf wurde der Rechnungsabschluss des abgelaufenen Vereinsjahres genehmigt und die Decharge ertheilt. Ebenso wurde der Voranschlag für 1888 mit einer voraussichtlichen Einnahme von 162 000 Mark und einer Ausgabe von 152 000 Mark genehmigt, so dass der Ueberschuss 10 000 Mark betragen wird.

Es erhält sodann das Ehrenmitglied des Vereins Herr Geheimrath Prof. Dr. *Zeuner* das Wort zu einem Vortrage:

Ueber die Luftmaschinen und ihre Kreisprocesse.

Der Redner legt Eingangs seiner Ausführungen dar, wie die Luftmaschine im Gegensatz zu der Dampfmaschine

Mailänder Domfaçaden-Concurrenz.



Entwurf von Professor LUCA BELTRAMI in Mailand.

Nach einer Photographie.

Lichtdruck von J. Baeckmann.

Seite / page

52(3)

leer / vide /
blank

und dem Gasmotor einen sprungweisen Gang der Entwicklung zeige. Die erste Heissluftmaschine wurde vor 60 Jahren erbaut; heute existire von all' den vielen Systemen eigentlich nur noch ein einziges, das Lehmann'sche, so dass es scheine, als ob die deutsche Technik das Interesse an diesen Maschinen völlig verloren habe. Dem gegenüber weist Redner die Wichtigkeit dieser Maschinen nach und zeigt die Verbesserungen, welcher dieselben bedürfen, an einer grossen Zahl von Zeichnungen, ohne die eine Wiedergabe des vortrefflichen Vortrages unmöglich ist.

Es wird sodann zu den Vorstandsberichten übergegangen, Herr Prof. Dr. *Grasbof* berichtet zunächst über die Bemühungen des Vereins betreffs der Gestaltung der II. Abtheilung der technischen Reichsanstalt, welche den Erfolg gehabt, dass in das Curatorium der Anstalt statt zwei Vertreter der Ingenieurwissenschaft deren vier gewählt worden seien. Man bewilligt zur Anstellung technischer Versuche und Stellung von Preisaufgaben 5000 Mk. und für die Klostermann-Stiftung, welche die Errichtung eines würdigen Grabdenkmales für den verstorbenen Geh. Bergrath Dr. Klostermann bezweckt, 1000 Mk. Der Antrag des Hamburger Bezirksvereins auf Errichtung von Kammern für gewerbliche und technische Streitigkeiten bei den Landgerichten wird vertagt, — das metrische Gewindesystem im Princip angenommen und eine Commission zur näheren Ausarbeitung gewählt. Ferner wird beschlossen, im Verein mit namhaften Versicherungsgesellschaften und den Verbänden der Dampfkesselüberwachungsvereine für die Versicherung von Dampfkesseln ein Regulativ aufzustellen.

Zum Schluss der Sitzung wird der Director des Vereins Herr Geheimrath Prof. Dr. *Grasbof* zum Ehrenmitgliede ernannt. Er dankt bewegt für das ihm dadurch bethätigte Vertrauen.

In der von Herrn Commercienrath *Wolf-Magdeburg* eröffneten III. Hauptsitzung, welche am 17. dies stattfand, berichtet Herr Generalsecretär *Peters* über die Bestrebungen mit dem Verband deutscher Ingenieur- und Architektenvereine gemeinsame Normen für Bauingenieure zu vereinbaren. Der engere Vorstand wird beauftragt, die in Hamburg von dem genannten Verbands aufgestellten Honorarnormen zu prüfen und dieselben unter der Bedingung event. anzunehmen, dass auch seitens des Verbandes die vom Vereine deutscher Ingenieure aufgestellten Honorarnormen anerkannt werden. Man kommt sodann zu der Eingabe des Vereins zur Wahrung der chemischen Interessen betreffend die Bildung einer gewerblich-technischen Reichsbehörde. Der Gesamtvorstand des Vereins deutscher Ingenieure verkennt nicht, dass es höchst wünschenswerth wäre, wenn eine solche einheitliche Behörde für das ganze Reich existirte, weist aber zugleich auf die Schwierigkeiten hin, welche der Errichtung einer solchen Behörde entgegenstehen. Er benutzt diesen Anlass, um den Wunsch auszusprechen, dass sich die Behörden der Einzelstaaten, insbesondere also auch die technische Deputation des preussischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, als eine nur aus wissenschaftlichen Autoritäten zusammengesetzte Behörde, sich von Fall zu Fall mit Sachverständigen aus der Praxis verstärken. Dieser Beschluss des Vorstandes wird von der heutigen Versammlung gutgeheissen.

Es erhält nach Erledigung dieser geschäftlichen Angelegenheiten das Wort Herr *J. G. Hermann*:

Ueber Zurichtung und Färberei von Rauchwaaren.

Leider müssen wir es uns versagen, an dieser Stelle auf den durch eine grosse Collection von ausgestellten Rauchwaaren unterstützten Vortrag einzutreten.

Darauf spricht Herr Civilingenieur *Thiem* aus Leipzig:

Ueber Wasserversorgung von Städten.

Der Vortragende zeigt, in welcher Richtung der Hydrologe thätig sein muss, wenn kein Flusswasser für die Versorgung einer Stadt zur Verfügung steht und nennt als nächste Arbeiten die allgemeine Beurtheilung der Gegend

aus ihrem orographischen und geognostischen Verhalten, bespricht dann die Bohrungen und deren Zwecke, die Bestimmung der Mächtigkeit und Ausdehnung des wasserführenden Untergrundes und im Anschluss daran die Feststellung von Gefällsrichtung und Grösse. Er behandelt weiter die Bestimmung der Durchlässigkeit mit Hilfe der Versuchsbrunnen oder Messung der natürlichen Grundwassergeschwindigkeit auf unmittelbarem Wege und endlich die Ableitungen aus den Beobachtungsgrössen des untersuchten Feldes.

Nachdem Abends in der Alberthalle des Crystallpalastes ein grosses Sängerfest zu Ehren der deutschen Ingenieure stattgefunden, fuhren dieselben am 18. dies Vormittags in einer stattlichen Wagenreihe mit ihren Damen zu der Fabrikcolonie Plagwitz-Lindenau, um mit deren Besichtigung ihre XXVIII. Hauptversammlung zu beschliessen. In Lindenau angekommen, wurden sie von dem Bürgermeister des Ortes in herzlichen Worten begrüsst, worauf Herr Dr. *Carl Heine* einen Vortrag:

Ueber die Anlage und Entwicklung der Fabrikcolonie von Plagwitz-Lindenau

hielt. Aus einer nur Landbau treibenden Gegend ist hier ein mächtiger industrieller Ort entstanden, dessen Entwicklung auf's Engste verbunden ist mit der Anlage der Industriebahnen, welche nach dem Plane des Vortragenden in der Art erbaut sind, dass die Häuser auf der einen Seite von Strassen, auf der anderen von Eisenbahngleisen begrenzt werden. Auf diese Weise erhalten sämtliche Fabriketablissemante Eisenbahnanschluss, wodurch grosse Summen von Spesen für An- und Abfuhr der Waaren erspart werden. In richtiger Würdigung der Wichtigkeit dieser Bahnen hat der sächsische Staat dieselben übernommen und die Tarife derselben noch herabgesetzt. In Folge dieser vortrefflichen Einrichtung, zu der in Bälde noch ein, Leipzig-Plagwitz mit der Saale verbindender Canal kommen soll, der später zur Elbe fortgeführt werden und damit die directe Verbindung mit der Nordsee herstellen wird, ist die Fabrikcolonie in wenigen Jahrzehnten zu einer riesigen Entwicklung gelangt. Das Terrain eignet sich denn auch in vortrefflichster Weise zu Fabrikanlagen. Durch jene Industriebahnen wird das Bauterrain so billig, dass der Bauplatz eigentlich gar nichts kostet, wie der Vortragende in folgender Weise darlegt. Angenommen eine Fabrik mit jährlich 450 Doppelwagen Güterverkehr kaufe an diesen Industriebahnen einen Bauplatz in der Grösse von 2000 m² zu 30 000 Mk. Die Zinsen für dieses Anlagecapital würden zu 5% 1500 Mk. betragen. Da nun aber die Spesenersparnisse bei 450 Doppelwagen 3375 Mk. durchschnittlich betragen, so werden durch die 3375 Mk. nicht nur die 1500 Mk. betragenden jährlichen Zinsen voll gedeckt, sondern es bleiben noch 1875 Mk., also mehr als die Hälfte, zur Amortisation des Anlagecapital's übrig, welches hierdurch innerhalb 16 Jahren völlig getilgt wird.

Die Entwicklung der Fabrikcolonie zeigt sich am besten in der Thatsache, dass im ersten Halbjahr 1887 auf den Industriebahnen 81 927 950 kg transportirt worden sind.

Es folgten sodann höchst lehrreiche und interessante Excursionen durch die Fabriken der Colonie. Als besonders bedeutsam erwähnen wir die gerade fertig gewordene und zum Versandt kommende Transmission zur *electricischen Beleuchtungsanlage des städtischen Freibafens zu Hamburg*. Hergestellt in der Fabrik der Firma Frederking, überträgt dieselbe im Ganzen 950 HP und ist mit 14 Reibungskuppelungen wie folgt versehen: 2 Stück zu 225 HP mit 8 rilligen Seilscheiben, 4 Stück à 79 HP mit Riemenscheiben, 2 Stück à 55 HP, davon eine mit Riemenscheibe und eine zur Aus- und Einrückung des kleinen Wellenstranges, 6 à 10 HP mit Riemenscheiben.