

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 22

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

nachfolgende Figur zeigt, nachdem die Berechnung ergeben hatte, dass das Aequivalent bezüglich der Capacität sich in einer Erhöhung von bloß 0,30 m finden lasse. Die maximale Wassermenge, welche man hiebei in Anschlag brachte, wurde nach an den bei Fabrikwehren vorhandenen Pegeln anlässlich einiger ausserordentlicher Hochwasser beobachteten Wasserständen berechnet und ergab 500 m³. Da dies bei einem Gebiete von 250 km² sehr viel ist und zudem ein Sicherheitszuschlag zur Höhe des Profils gemacht wurde, sollte man sicher sein, dass dasselbe gross genug wird. Zur Versicherung der Böschungen gegen die Flussseite ist Steinbekleidung aus dem in der Nähe brechenden sehr festen Sandstein vorgesehen. Obschon das Gebiet der Thur an den Speer, die Churfürsten und den Säntis hinanreicht, ist sie bei Wattwil nicht ein Wildwasser im Sinne grosser Belastung mit Geschieben, wie dies sich schon im Gefälle ausgedrückt findet. Wie schon angedeutet, ist auch die Thalsohle nicht verwüstet, sondern sie leidet bloss unter den Einflüssen der periodischen Ueberschwemmungen.

Wenn vorstehend von dem das ganze Thalbecken zwischen Kappel und Lichtensteig umfassenden Projecte gesprochen wurde, so ist beizufügen, dass für gegenwärtige Ausführung nur ein Theil desselben bestimmt ist. Indem dabei speciell das Bedürfniss für Wattwil ins Auge gefasst wurde, so ergab sich, mit gleichzeitiger Berücksichtigung geeigneten Abschlusses auf beiden Seiten, die 3300 m lange Strecke von der Eisenbahnbrücke oberhalb bis zur Anstalt Hochsteig unterhalb diesem Orte. Was den Ausführungsmodus betrifft, so sollen nach Voraussicht der Kostenberechnung in den Durchstichen bloss Leitcanäle ausgehoben, der Rest aber der Abschwemmung überlassen und andererseits auch die Verlandung der abgeschnittenen Stücke des alten Flussbettes mit Colmatirung bewerkstelligt werden. Da dies aber durch Jahre dauernde Uebergangszustände mit sich brächte, welche in unmittelbarer Nähe einer so grossen Ortschaft, theilweise in derselben, gewiss mit wesentlichen Unzukömmlichkeiten verbunden wären, so ist doch noch vorbehalten, soweit es diese Rücksicht mit sich bringt, auf die Frage zurückzukommen, ob nicht Vollaushub der Durchstiche und sofortige künstliche Ausfüllung des alten Flussbettes stattfinden sollte.

In einem ungewöhnlichen Verhältnisse kommen hier Kosten vor, die nicht die Thurcorrection an sich, sondern Arbeiten betreffen, welche infolge derselben nothwendig werden, wie dies auch sehr begreiflich erscheint, wenn man bedenkt, welche Störung der Verhältnisse die gänzliche Verlegung eines Flusslaufes da mit sich bringen muss, wo Communicationen, Wasserwerkseinrichtungen und Mündungen von Zuflüssen in einem Masse betroffen werden, wie es hier wirklich der Fall ist. Daraus erklärt sich auch die Voranschlagssumme von 420 000 Fr., welche, abgesehen hievon, hoch erscheinen würde. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Zur Verhütung von Eisenbahn-Unfällen macht Lieutenant von Giesel in Brünn den Vorschlag, den Eisenbahnzügen einen electricischen Sicherheitswagen vorausgehen zu lassen, der durch automatische Alarmvorrichtungen den Locomotivführer auf drohende Gefahren aufmerksam macht. Einen ähnlichen Gedanken hat schon vor zwei Jahren Privatdocent Dr. Ernst Lecher in Wien ausgeführt. Derselbe lässt dem Bahnzug einen electricischen Sicherheitswagen in einem beliebigen von der Locomotive aus zu bestimmenden Abstand vorausfahren. Stösst dieser Wagen gegen irgend ein Hinderniss, so zerbrechen vorne an demselben angebrachte Gläschen, welche Quecksilbercontacte enthalten und durch die damit herbeigeführte Stromunterbrechung die coultirliche Bremse des hinterherfahrenden Zuges automatisch zur Wirkung bringen. Auf diese Weise können zwei mit vollem Dampf ohne Locomotivführer gegeneinanderfahrende Züge automatisch zum Stehen gebracht und ein Zusammenstoss derselben verhütet werden.

Compoundlocomotiven. Die in Frankreich auf der Linie Bayonne-Biarritz, in England und Hannover gemachten günstigen Erfahrungen mit Compoundlocomotiven haben die sächsischen Staatsbahnen veran-

lasst dieses Locomotivsystem ebenfalls zur Anwendung zu bringen. Auch die württembergischen Staatsbahnen haben einen Versuch zur Einführung desselben gemacht und der Maschinenfabrik Esslingen einen Auftrag auf 10 Compoundlocomotiven ertheilt. Bei den schweizerischen Bahnen, wo man der theuren Kohlen halber am ehesten auf Brennmaterialersparnisse angewiesen ist, sollten bei der zukünftigen Vervollständigung des Locomotivparkes die vom Ausland in dieser Richtung unternommenen Schritte nicht unbeachtet gelassen werden.

Die electricische Beleuchtung in Deutschland hat in letzter Zeit bedeutend an Ausdehnung gewonnen. Nach einer Zusammenstellung des Staatssecretärs Dr. von Stephan darf angenommen werden, dass zur Zeit in Deutschland mindestens 15 000 Bogen- und 170 000 Glühlampen im Betriebe stehn, den 4000 electricische Maschinen vermitteln. Rechnet man durchschnittlich 9 Glühlampen und 1 1/3 Bogenlampen auf eine Pferdekraft, so werden in Deutschland schon jetzt über 30 000 Pferdekraft für die electricische Beleuchtung in Verwendung stehn. Dass unter solchen Verhältnissen die deutsche electrotechnische Industrie einen erheblichen Aufschwung genommen hat, ist begreiflich; so liefert beispielsweise eine einzige Berliner Gesellschaft täglich 2 000 Glühlampen und sie wird diese Leistungsfähigkeit in Zukunft auf 5 000 Lampen aller Lichtstärken erhöhen.

Electricische Kraftübertragung in Valencia. Ueber dieses in Bd. IX S. 101 erwähnte von einer englischen Gesellschaft geplante Unternehmen giebt der „Electrician“ genauere Einzelheiten. Hienach beabsichtigt man 3000 bis 4000 Pferdekraft auf eine Länge von 56 km electricisch zu übertragen. Die Kraft wird dem Flusse Turia entnommen, der bei einem concentrirten Gefälle von 32,4 m eine Wassermenge von 10 m³ pro Sekunde liefert. Die Gesellschaft will die Pferdekraft zu 2 Fr. pro Tag abgeben und hofft bei diesem Miethzins auf eine jährliche Reineinnahme von 30% des Anlagecapitals, wobei die Turbine, electricischen Apparate und Leitungen mit 5% und die Bauten mit 1% jährlich amortisirt werden. Das Baucapital beträgt 3 1/3 Millionen Franken.

Denkmäler. In Paris wird als Pendant zum Voltaire-Denkmal auf dem Quai Malaquais eine Statue von J. J. Rousseau errichtet, ferner wurde daselbst im Hofe der Mairie des IX. Arrondissements ein neues Voltaire-Denkmal enthüllt. In Chicago ist ein Lincoln-Monument und in Turin ein Garibaldi-Denkmal eingeweiht worden und in Düsseldorf wird für ein Heine-Denkmal gesammelt.

Concurrenzen.

Näfels Denkmal. Von über vierzig eingereichten Entwürfen für das Näfeler Denkmal hat das aus den HH. Nationalrath, Professor Vögeli in Zürich (Präsident), Oberst Steinhäuslin in Bern, Arch. Vischer-Sarasin in Basel, Schulinspector Heer in Mitlödi und Professor Schneider in Näfels bestehende Preisgericht folgende Preise zuerkannt:

1. Preis (300 Fr.): Herr Alfred Romang, Architect in Basel.
 2. Preis (200 Fr.): Herren Chiodera und Tschudy, Architecten in Zürich.
 3. Preis (100 Fr.): Herr Emil Schneebeli, Bildhauer in Zürich.
- Ehrenerwähnung:* Herr Armin Stöcklin aus Basel, s. Z. Lehrer an der Baugewerkschule in Holzwinden.

Herr Romang ist bei der Preisbewerbung für das Sempacher-Denkmal im März letzten Jahres mit dem zweiten Preis und Herr Schneebeli durch eine Ehrenerwähnung ausgezeichnet worden.

Redaction: A. WALDNER

32 Brändschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht in ein technisches Bureau nach Italien ein *Maschinen-Techniker* als Reisender, und ein solcher zum Aufstellen von Kostenvoranschlägen mit entsprechender Sprachkenntniss. (517)

On cherche un jeune ingénieur mécanicien comme *Directeur adjoint* d'une importante fabrique d'Horlogerie. (518)

Gesucht ein *jüngerer Techniker*, der sich der Floretspinnerei widmen will. (519)

Gesucht: In ein Architectenbureau als Zeichner ein junger Architect, der in Paris war. (520)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.