

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 15

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

Ein endgültiges Urtheil über dessen Leistungsfähigkeit wird man sich daher erst bilden können, wenn noch Einzelheiten über die Schneeräumungsarbeiten dieses Winters vorliegen. Dass unter solchen Verhältnissen natürlich auch die Arbeitskraft der vielen Hunderte von Arbeitern nicht ausreichte, ist selbstverständlich.

**Nutzeffect der Handbremsen.** Als Ergebniss einer bezüglichen Versuchsreihe findet Ingenieur Pulin von der französischen Nordbahn, dass die gewöhnlichen Handschraubenbremsen der Eisenbahnen einen Nutzeffect von unter 20% besitzen, d. h. weniger als 20% der aufgewendeten Arbeit wird zur Anpressung der Bremsklötze an die Radfelge ausgenutzt. Durch Versuche erhielt er an der untersuchten Bremse einer Locomotive einen Nutzeffect von 17,7%, während ihm die Rechnung einen solchen von 22—25% ergab. Der grosse Arbeitsverlust rührt hauptsächlich von dem grossen Reibungswiderstand in der Schraubenspindel her; es ist daher leicht einzusehen, dass die automatischen Bremsen, welche die Bremsklötze direct, ohne Schraubenübersetzung, anpressen, von diesem Gesichtspunkte aus unter viel günstigeren Verhältnissen arbeiten.

**Leuchtgas-Zünder.** Das Problem der selbstthätigen Entzündung der Gasflammen ist schon vielfach studirt worden, hat aber allem Anschein nach keine befriedigende Lösung gefunden. Wenn wir hier trotz der vielen Misserfolge einer Nachricht über ein neues Verfahren zur Erreichung genannten Zweckes Erwähnung thun, so geschieht es nur, weil zugleich die Mittheilung gemacht wird, dass die Firma Siemens & Halske das Patent erworben hätte, was dafür sprechen würde, dass es sich hier um ein erfolgreiches Verfahren handle. Es soll nämlich Herrn Professor M. Rosenfeld an der Oberrealschule zu Budweis gelungen sein, das ausströmende Gas dadurch zur Entzündung zu bringen, dass er es über einen gewissen Körper streichen lässt, der leicht an sämtlichen Flammen einer Leitung angebracht werden könne und so nicht nur die gleichzeitige Entzündung derselben ermögliche durch einfaches Eröffnen des Gashahnsens, sondern zugleich Unglücksfälle durch unverbrannt ausströmendes Gas unmöglich mache. Ob sich die Vorrichtung auch an den Flammen der öffentlichen Städtebeleuchtung anbringen liesse, wird nicht gesagt.

**Die Kettenbrücke in Budapest** soll gefährdet sein. Der holländische Ingenieur Haentjens hat den ungarischen Handelsminister auf das Rosten der Ankerschrauben und die in Folge der beständigen Schwankungen im Eisen auftretenden Capillarrisie aufmerksam gemacht, sowie auf die Folgen der Gewichtszunahme durch den vorgenommenen Ersatz der Bohlen des Fusssteiges durch Asphaltplaster. Derselbe wurde zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Sicherung des aus den vierziger Jahren stammenden Bauwerkes beauftragt, welches ein Meisterwerk von edlen Formen und ästhetisch schöner Gesamtwirkung ist, aber freilich auch bei starker Befahrung und bei Wind immer bedeutende Schwankungen aufwies.

**Hohe Häuser der amerikanischen Grossstädte.** Die Zeitung „New-York World“ erbaut sich ein Haus mit 6 Doppelstockwerken, auf welches eine Kuppel mit 6 weitem Stockwerken aufgesetzt wird. Dasselbe soll ausschliesslich von der Redaction, Expedition und Druckerei der Zeitung in Anspruch genommen werden, 19 Millionen Franken kosten und grössere Bauschwierigkeiten als der Eiffelthurm bieten.

Ferner wird von einem in Minneapolis im Bau begriffenen Hause mit 28 Stockwerken berichtet. Es gehört der Gattung der „Bureauhäuser“ an, die jetzt in allen grossen Städten errichtet werden und welche, da in jedem einzelnen eine ganze Menge von verschiedenen Geschäften Unterkunft finden, den Geschäftsverkehr ungemein erleichtern. In dem erwähnten Gebäude sind 728 Geschäftsräume um einen grossen Hof angeordnet, in welchem die Treppen und die 12 Aufzüge liegen; die Treppen werden in solchen Gebäuden nur zum Verkehr der Stockwerke unter sich benutzt. — Von aussen macht das Haus den Eindruck eines Steinbaues; in Wirklichkeit bestehen die tragenden Theile aber aus Eisen, wie denn die Verwendung von Holz ausser zu Thüren, Fenstern und Mobilien vermieden ist. Die beiden Tragwände bestehen aus eisernen Fachwerkträgern von 108 m Höhe und 24 m Breite, welche auf Auskragungen das Mauerwerk des betreffenden Stockwerkes tragen, so dass dessen Gewicht sich nicht auf das Mauerwerk des untern Stockwerkes fortpflanzen kann.

## Necrologie.

† **Gustav Adolf Hirn.** Mitte Januar dieses Jahres starb in Colmar der Privatgelehrte Adolf Hirn, dessen Name in den Kreisen der tech-

nischen Wissenschaften neben Mayer, Clausius, Joule genannt zu werden verdient, wenn er auch weniger bekannt ist als diese.

Sohn eines Kattunfabrikanten bei Colmar, übernahm er erst die Leitung der Fabrik, bis er im Jahr 1880 in Colmar ein meteorologisches Institut gründete und sich ganz den Wissenschaften widmete. Die Verdienste Hirn's wurden zu seiner Zeit meist nicht genügend gewürdigt, seine Werke vergessen, um in späterer Zeit wieder entdeckt zu werden. So z. B. hatte er schon im Jahr 1847 seine Reibungsversuche vollendet, im Jahr 1854 erst wurden sie gedruckt, aber ihrer neuen und zu den bisherigen Lehren in Widerspruch stehenden Ergebnisse wegen verkannt und zurückgesetzt. Und doch hatte er schon damals gefunden, was in neuerer Zeit bestätigt und anerkannt wurde, dass nämlich bei der Reibung trockener Metalle aufeinander der Reibungscoëfficient unabhängig sei von der Geschwindigkeit des Gleitens und der Grösse der Reibungsflächen, dass dagegen bei Hinzutritt eines Schmiermittels derselbe annähernd proportional der Quadratwurzel aus dem Druck und der Reibungsfläche und direct proportional der Geschwindigkeit sei. Für den Zusammenhang zwischen der auftretenden Reibungswärme und der Reibungsarbeit war er im Begriff ein bestimmtes Gesetz zu formuliren, als er die Arbeiten des ebenfalls verkannten Robert Mayer kennen lernte, dessen Verdienste er neidlos und voll anerkannte. Die Hauptarbeiten Hirn's bezogen sich nun in Zukunft auf die mechanische Wärmetheorie. Durch Versuche an der im Betrieb befindlichen 100pferdigen Dampfmaschine der Fabrik wies er den Nutzen des Dampfmantels nach, indem er durch denselben deren gewöhnliche Leistung von 82 HP auf 106 HP steigerte. Seine Versuche thaten gleichzeitig unumstösslich dar, dass die Wärme in der Dampfmaschine verschwindet und im entsprechenden Betrag als Arbeit auftritt. — Ein weiteres Ergebniss war der experimentelle Nachweis des von Claudius theoretisch bestimmten Werthes der Ueberhitzung des Dampfes, indem mit dieser der Dampfverbrauch von 12—15 kg pro Stundenpferd auf 9 kg sank, welches Ergebniss aber wieder ohne Beachtung blieb, bis es 12 Jahre später durch Hallauer und Grosseteste in einem Bericht des Mülhauser Gewerbevereins bestätigt wurde.

Die weitem Arbeiten Hirn's, auf technischem und wissenschaftlichem Gebiet, wie z. B. sein Nachweis, dass der Saturnring weder fest noch flüssig noch gasförmig sein könne, sondern aus einer grossen Anzahl von zusammenhanglosen Stücken fester Materie bestehen müsse u. s. w. können wir hier nur andeuten.

„Die Welt hat in Hirn,“ so schliesst der Berichterstatter der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, der wir obige Notiz entnahmen „einen jener wenigen Forscher verloren, die völlig unbekümmert um Anerkennung und äussern Erfolg der Wissenschaft nur um Erforschung der Wahrheit willen dienen.“

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VIII. Sitzung vom 26. März 1890.

Local Schmiedstube.

Vorsitzender: Herr Ingenieur Mezger. Anwesend: Etwa 60 Mitglieder und mehrere Gäste.

Herr Oberingenieur R. Moser hält einen Vortrag über: Das Tracé der rechtsufrigen Zürichseebahn vom Tiefenbrunnen bis Bahnhof Zürich. (Das Referat folgt später.) J. L.

### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

### XXI. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden dringend ersucht für den Text des Adressverzeichnisses, welches dieses Jahr im Juni vollständig erscheinen soll,

### Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen. Die Termine, nach welchen Aenderungen im Texte nicht mehr berücksichtigt werden können, sind für die Buchstaben

K—S 20. April

S—Z 1. Mai

Im zweiten Theile des Adressverzeichnisses werden, wie bisher die Adressen nach den Aufenthaltsorten zusammengestellt. Bloss Adressänderungen können hier bis zum 15. Mai berücksichtigt werden. H. P.