

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 12

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

und hohe „Senia“ und die ebenfalls verhältnissmässig langen und schmalen „Teutonic“ und „Majestic“ sein.

Bezüglich der Stabilität lässt sich aber auch des Guten leicht zu viel thun, wenn man die Breite übertreibt, ohne den Tiefgang zu vermehren oder gewisse Gewichte in den oberen Decks — seien es Geschütze, seien es Aufbauten — anzubringen. So hatte z. B. der „Great Eastern“ bei einem Tiefgange, wie ihn unsere Schnelldampfer ebenfalls nahezu besitzen, infolge einer ganz ungewöhnlichen Breite von 25,14 m eine metercentrische Höhe von 265 cm, wodurch das aufrichtende Sement des Schiffes ein so grosses wurde, dass es in hohler See mit ungemeiner Heftigkeit schlingerte, also durchaus kein angenehmer Aufenthaltsort war. Aehnliche metercentrische Höhen findet man bei Panzerschiffen, welche wegen ihrer auf den oberen Decks stehenden Geschütze, des Panzers u. s. w. ein grösseres aufrichtendes Sement besitzen müssen als Handelsdampfer, deren schwere Gewichte wie Ladung und Kohlen unten gelagert sind. So hat zum Beispiel der englische Panzer „Inflexible“ trotz einer metercentrischen Höhe von 260 cm in sehr schwerer See in der Bucht von Biscaya nur mit 12° Neigungswinkel geschlingert. Wahrscheinlich werden sich die Abmessungen der Schnelldampfer zur Erreichung höherer Geschwindigkeiten gegen die jetzigen noch vergrössern, und die Dampfer der Zukunft können Breiten aufweisen, welche sich der des „Great Eastern“ nähern. Da man nun der Ausgangshäfen wegen vielfach im Tiefgange beschränkt ist, so muss man solchen breiten Schiffen bei dem gänzlichen Fortfall der Takelage noch höhere Aufbauten geben, als sie heute schon auf den Schnelldampfern vorhanden sind, um heftige Schlingerbewegungen auf hoher See zu vermeiden. Ueber dem Oberdeck, mit welchem sonst die Schiffe nach oben hin abschliessen, erhebt sich jetzt das Promenadendeck, auf demselben liegt das Bunkerdeck und hierhin hat man schon sämtliche Boote etwa 12 bis 15 m über der Wasserlinie gestellt. Die ursprünglich nur für die Bequemlichkeit der Fahrgäste errichteten Aufbauten erfüllen also nebenbei den sehr wichtigen Zweck, das Schiff stetiger zu machen.

Welches Unheil angerichtet werden kann, wenn eine genügende Prüfung der Stabilität unterbleibt, das zeigen uns 51 französische Torpedoboote von 35 m Länge und 3,35 m Breite, von denen im Frühjahr 1889 noch angesichts ihres Ausgangshafens zwei kenterten, wie Sie wohl Alle in den Zeitungen gelesen haben werden. Die gekenterten Boote haben ihre grösste Breite in der Ladewasserlinie, sie nimmt dann bis zum Oberdeck ab. Sobald das Boot durch Wind und Wellen auf die Seite gelegt wird, nimmt also auch die Fläche der Wasserlinie ab, und zwar um so mehr, je mehr sich das Boot neigt. Je kleiner aber die Fläche der oberen Wasserlinie im Verhältniss zum Displacement wird, um so geringer ist die metercentrische Höhe, bis sie bei einer Grösse gleich Null das Boot vor dem Kentern bewahren kann. Durch kostspielige Umbauten müssen jetzt die Franzosen die noch übrigen 49 Torpedoboote dieser Art in seetüchtigere Fahrzeuge umwandeln.

(Schluss folgt.)

Wettbewerb für eine Friedhofcapelle auf dem Emmersberg bei Schaffhausen.

Erst heute wird es uns möglich über diese im Juli zum Entscheid gelangte Preisbewerbung in gewohnter Weise zu referiren. Wir veröffentlichen auf Seite 71 und 72 dieser Nummer Abbildungen der mit den von ersten Preisen ausgezeichneten Entwürfe, uns vorbehaltend, die übrigen prämiirten Arbeiten demnächst folgen zu lassen.

Das Gutachten der Preisrichter

lautet folgendermassen:

An den Stadtrath von Schaffhausen.

Das unterzeichnete Preisgericht zur Beurtheilung der Pläne zu einer Friedhofcapelle auf dem Emmersberge beehrt sich, Ihnen hiemit über die eingegangenen Arbeiten Bericht zu erstatten.

Das Preisgericht versammelte sich den 27. und 28. Juni im Locale des Gewerbevereins in Schaffhausen, woselbst die eingelangten 19 Concurrenzprojecte übersichtlich aufgehängt waren.

Die 19 Projecte, welche alle rechtzeitig eingereicht wurden, trugen folgende Mottos:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1) „Zwei Kreise“ (schwarz u. roth), | 11) „Auf der Höhe“, |
| 2) „Am Ziel“, | 12) „Anker“ (schief gezeichnet), |
| 3) „Anker“ (senkrecht gezeichnet), | 13) \times , |
| 4) „Pax“, | 14) „Alles vergeht“, |
| 5) „Audacem fortuna juvat“, | 15) „Friede“, |
| 6) „Dreieck im Kreis“, | 16) „Goldener Stern“, |
| 7) „Pflingst-Studie“, | 17) „Wir sind allzumal Fremdlinge und Gäste hier auf Erden“, |
| 8) „Lux“, | 18) „Rother Kreis“, |
| 9) „R. i. P.“, | 19) „De mortuis nil nisi bene“. |
| 10) $A \times \Omega$, | |

Wenn auch die gestellte Aufgabe als eine einfache zu bezeichnen ist, so bot dieselbe doch in mancher Beziehung viel Interessantes und Reizvolles, wobei der Zweck des Gebäudes, dessen Verbindung mit den bereits bestehenden Anlagen und Umfassungsmauern und nicht zum geringsten auch dessen schöne Lage über der charakteristischen Stadt in erster Linie in Betracht kommen. — Einfache und klare Anordnung der Räume, eine ruhige und nicht störende Beleuchtung des Hauptraumes, eine practisch angelegte, gegen Schneeüberwehungen geschützte Rampe zur Leichenkammer und Rücksichtnahme auf die Gesamtanlage des Friedhofes und die Zufahrtswege sind Hauptfordernisse der Grundrissdisposition. Eine solche Rücksichtnahme macht das Zusammenfallen der Hauptachse der Capelle mit derjenigen der Hauptzufahrtsstrasse gleichsam nothwendig. — Die äussere Erscheinung soll charakteristisch und zweckgemessen sein. Die im Programme geforderte harmonische Verbindung der im florentinischen Frührenaissancestil erbauten Umfassungsmauern des Friedhofes mit der Capelle machen es nach der Ansicht des Preisgerichtes wünschenswerth, dass auch für die Capelle die Renaissance als Stil gewählt werde. Die erhöhte Lage über der Stadt erfordert eine klar sprechende und ruhige Silhouette.

Dies sind im Wesentlichen die Hauptmomente, von welchen das Preisgericht bei Beurtheilung der Projecte ausgegangen ist. Beim ersten Rundgange mussten diejenigen Projecte ausser Betracht fallen, die entweder die Programmbestimmungen ausser Acht liessen, oder aber solche, die in den Grundrisslösungen und in der architektonischen Durchbildung als ungenügend bezeichnet wurden. Es waren dies die Projecte mit den Mottos: „Am Ziel“, „Anker“ (senkrecht gezeichnet), „Pax“, „Audacem fortuna juvat“, „Dreieck im Kreis“, „Anker“ (schief gezeichnet), „Friede“, „Wir sind allzumal Fremdlinge etc.“

Eine weitere eingehende Prüfung elimirte diejenigen Entwürfe, die bei manchen Vorzügen doch gegenüber den Verbleibenden noch im Rückstande waren. Es waren dies die Projecte: „Zwei Kreise“ (schwarz und roth), „Alles vergeht“, „Rother Kreis“, „Auf der Höhe“.

Es verblieben daher noch in engerer Wahl die sieben folgenden Projecte: „Pflingst-Studie“, „Lux“, „R. i. P.“, $A \times \Omega$, \times , „Goldener Stern“ (achteckig), „De mortuis nil nisi bene“.

Pflingst-Studie. Die Anlage hat im Grund- und Aufriss sehr viel Reizvolles. In der Hauptachse der Zufahrtsstrasse liegt der Haupteingang zur Capelle. Rechts von der Capelle liegt das Wartezimmer mit besonderm Eingang und dem Zugang zur Leichenkammer, eine dreitheilige Loggia öffnet sich nach der Stadtseite zu in der Breite von Wartezimmer und Zufahrtsrampe. Für die Architektur wurden die romanischen Formen gewählt. Die Darstellung ist eine sehr schöne. Das Preisgericht bekennt sich jedoch zu der Ansicht, dass mit Rücksicht auf die ganze Anlage des Friedhofes und speciell mit Rücksicht auf die zur Capelle führenden Hauptalleen auch die Anlage des Gebäudes eine symmetrische sein sollte.

Lux. Das Project mit Motto „Lux“ behandelt die eigentliche Capelle als achteckigen Kuppelraum, hinter welchem das Wartezimmer liegt. Der Eingang zum Hauptraum liegt in der Achse der Zufahrtsstrasse. Die Beleuchtung der Capelle ist genügend, die räumliche Wirkung des Innenraumes wäre jedenfalls günstig. Die Verbindung des Warteraumes mit der Capelle müsste etwas erweitert werden. Practisch angelegt ist die Zufahrt zur Leichenkammer. Die äussere Architektur ist charakteristisch und einfach behandelt, auch würde die Silhouette von der Stadtseite aus vortheilhaft wirken. Unschön ist der Laternenaufsatz. Die Baukosten sind eingehalten.

R. i. P. Die Hauptachse der Zufahrtsstrasse führt auf das zunächst liegende Wartezimmer, an dessen beiden Seiten Vorhallen an-

gebracht sind, welche zu erstem und zu dem dahinterliegenden Haupt- raume führen, deren Längsachse senkrecht auf der Achse des Weges steht. Die Disposition des Hauptraumes mit offenem Dachstuhle und der Anschluss des für den Zweck unnöthigen Chores an dessen west- licher Längsseite ist mit Bezug auf die Stellung des Publicums nicht gelöst. Die ganze Anlage ist etwas zu gross. Der Anschluss der Um- fassungsmauer ist nicht gelungen, auch sind die im Plane angenommenen Terrainverhältnisse, speciell mit Rücksicht auf die offenen Zugänge zur Leichenkammer und der um den Bau führenden äussern Strasse unthunlich.

A. \times Ω . In obigem Projecte gelangt man durch das Wartezimmer, das mit einer Vorhalle versehen ist, in den Abdankungsraum. Der Ein- gang in das Wartezimmer liegt in der Achse der Hauptzufahrt. Der Hauptraum lehnt sich der Breite nach an das Wartezimmer an und steht daher die Hauptachse des Raumes senkrecht auf der Achse des Haupt- einganges. Zu beiden Seiten des letztern liegen, nicht ganz günstig placirt, die Zufahrtsrampen zur Leichenkammer. Der Abdankungsraum ist im Verhältniss zur Breite übermässig hoch und es wäre daher die räum- liche Wirkung nicht günstig. Die innere Architektur wirkt etwas kalt, auch ist die seitliche Beleuchtung zu hoch angebracht. Die Verhältnisse der innern und äussern Giebelwand sind sehr gestelzt. Die Silhouette von der Stadt her dürfte wegen der Querstellung des Hauptraumes monoton wirken.

\times Verfasser obigen Projectes hat für die Form des Gebäudes die griechische Tempelcella mit Vor- und Hinterhalle gewählt. Ab- dankungsraum, Wartezimmer und eine kleine Treppe sind hinter- und nebeneinander in der eigentlichen Cella disponirt, eine mehr selbständige und individuelle Behandlung der wenigen hier nothwendigen Räume ist in diesem Falle ausgeschlossen. Der Zugang zum Abdankungsraum liegt in der Hauptachse der Anlage; hinter demselben liegt von der Seite direct zugänglich das Wartezimmer. Die Form des Abdankungs- raumes ist nicht ganz günstig und etwas klein. Die Beleuchtung ist genügend und die decorative Ausstattung einfach. Die Zufahrtsrampen zur Leichenkammer unter den seitlichen Treppen sind zweckentsprechend. Die Architektur ist einfach und hat gute Verhältnisse. Zu corrigiren wären noch die Terrainverhältnisse ausserhalb der Umfassungsmauer. Der Anschluss an die Umfassungsmauer ist gut.

Goldener Stern (achteckig). Der Haupteingang und die Längs- achse der rechteckigen Abdankungscapelle liegt in der Achse der Zu- fahrtsstrasse. Das Wartezimmer ist quer an die Rückseite der Capelle angelegt mit eigenem seitlichen Zugang. Die räumlichen Verhältnisse beider Locale sind günstig und ist auch die innere architektonische Ausstattung zweckentsprechend, die seitliche Beleuchtung ist schön und practisch. Als weniger gelungen muss die Anlage der hinter dem Katheder des Geistlichen angebrachte Verbindungsthüre mit dem Wartezimmer bezeichnet werden; ebenfalls lässt auch die Disposition des Zuganges zur Leichenkammer noch zu wünschen übrig. Ganz reiz- voll dagegen ist die äussere Erscheinung, die bei guten architektonischen Verhältnissen den Charakter und den Zweck des Gebäudes in freier und nicht conventioneller Durchbildung in flotter Darstellung zur An- schauung bringt. Die Kosten sind eingehalten.

De mortuis nil nisi bene. Auch bei diesem Projecte liegt der Eingang in der Hauptachse der Abdankungscapelle und der Zufahrts- strasse. Der Abdankungsraum ist rechteckig. Das Wartezimmer ist in halbrunder Form mit besonderem, gedecktem Zugange hinter der Capelle disponirt. Der Radius desselben ist um die Breite des Zuganges grösser als die halbe Breite der Cella und wird deshalb im Verhältniss zu letz- terer etwas gross. Dem rechtseitigen Zugang zum Warteraum entspricht linksseitig die gutangelegte Rampe zur Leichenkammer. Die Ver- hältnisse des Hauptraumes sind günstig; die Beleuchtung ist genügend. Die innere Ausstattung ist einfach und würdig. Die äussere Architektur ist in der Gruppierung gegen den Friedhof gut.

Von obigen in die engere Wahl gefallenen sieben Projecten wurden nun noch ausgeschlossen die Entwürfe mit den Mottos: „Pflingst-Studie“, „R. i. P.“, „A. \times Ω “ und es hat das Preisgericht den verbleibenden Projecten folgende Preise zuerkannt: Ein erster Preis im Betrage von 600 Fr. dem Projecte mit dem Motto: „Goldener Stern“, ein zweiter Preis im Betrage von 400 Fr. dem Projecte: „Lux“ und zwei gleich- werthige dritte Preise im Betrage von je 200 Fr. den Projecten: „De mortuis nil nisi bene“ und \times .

Nach Eröffnung der Couverts ergaben sich in obiger Reihenfolge folgende Namen:

- I. Preis: Herr *Johann Metzger*, Architekt in Riesbach-Zürich,
- II. Preis: Herr *W. Fichter*, Architekt in Basel,

III. Preis: Herr *Paul Reber*, Architekt in Basel,

IV. Preis: Herr *Armin Stöcklin*, Architekt in Basel.

Schaffhausen, im Juli 1890.

Das Preisgericht:

Cd. Flach, städt. Bauref.

Alb. Müller, Architekt.

J. Kunkler, Arch. Sohn.

Miscellanea.

Wassermesser für Dampfkessel. In der 19. Delegirten- und In- genieur-Versammlung des internationalen Verbandes der Dampfkessel- Ueberwachungs-Vereine, welche vom 11. bis 14. Juni dieses Jahres in Stuttgart stattfand*), referirte Herr Ingenieur *Strupler* aus Zürich über die an der vorjährigen Delegirten-Versammlung aufgeworfene Frage: Welche Erfahrungen haben die einzelnen Vereine mit den von ihnen benutzten Wassermessern gemacht?

Der Referent hat die eingelaufenen Mittheilungen der Vereine zusammengestellt und weiter verarbeitet. Elf Vereine haben sich über den Wassermesser von Schmid geäussert, acht über denjenigen von Kennedy, vier gaben ihre Erfahrungen über den Apparat von Siemens, zwei über denjenigen von Dreyer, Rosenkranz & Droop, und je ein Verein machte Angaben über die Constructionen von Schäffer & Buden- berg und von Fischer & Stiehl.

Die Kolben der Wassermesser von Schmid und von Kennedy unterliegen nach diesen Berichten rascher Abnutzung; infolgedessen sinkt die Genauigkeit im Laufe der Zeit. Dauerhafter, aber von weit geringerer Genauigkeit ist der Apparat von Siemens. Seine Angaben weichen bis zu 20 % von der wirklichen Wassermenge ab; auch verschmutzt er leicht. Mit dem Schraubmesser von Fischer & Stiehl hat die Firma Friedrich Krupp sehr befriedigende Uebereinstimmungen erzielt. Der Apparat kann indessen nicht in die Druckleitung einge- schaltet werden, ist ausserdem schwer, umfangreich und theuer.

Die meisten Wassermesser trifft man in der Schweiz an, und zwar fast ausschliesslich die Kolbenmesser von Schmid und von Kennedy, wovon der erstere die grössere Verbreitung erlangt hat. Die Erfahrungen, welche dort gemacht wurden, sind im Allgemeinen zufriedenstellend. Beim Schmid-Apparate werden Ausbesserungen nur selten nothwendig, bei fleissigem Nachsehen können sie fast ganz vermieden werden. Am Kennedy-Apparat ist die Dichtung empfindlich. Der Messfehler beträgt bei Schmid 0,5 bis 1,5 %, bei Kennedy 2 bis 3 %. Die Temperatur des Speisewassers soll bei ersterem 70 ° C. nicht überschreiten. Bei vorübergehender Verwendung wärmeren Wassers kann man sich durch reichliche Schmierung helfen.

Die spärliche Verbreitung der Wassermesser erklärt sich daraus, dass gerade die vollkommeneren derselben die für einen Dauerbetrieb erforderlichen Eigenschaften nicht voll besitzen. In nicht geringem Masse dürfte dabei auch der Umstand mitgewirkt haben, dass der Apparat den Mann, der ihn bedient, controlirt. Auch Fehler in der Aufstellung haben zu schiefer Beurtheilung beigetragen.

Giesbachbahn. Mit dem Saisonschluss erhält diese Seilbahn eine neue Ausweiche, ähnlich der in Bd. IX No. 6 beschriebenen Seilbahn in Lugano. Die Curvenradien werden von 75 m auf 120 m erhöht und neue Wagen verbesserter Construction gelangen zur Verwendung. Die- selben sind, wie der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwal- tungen“ von ihrem sachkundigen Schweizer-Correspondenten mitgetheilt wird, dreiachsig und erhalten einen Gesamttrahstand von 7 m. Die Laufräder der mittlern Achse erhalten keine und diejenigen der oberen und unteren Achse je auf der äusseren Seite Doppelspurkränze, womit Durchschneidungen von Schienen und Zahnstangen in der Ausweiche vermieden werden und dem Wagen eine sichere Führung und ein ruhigerer Gang ermöglicht wird als beim bisherigen System. Die vorhandene Zahnstange wird, mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei der Ausweiche, beibehalten. Interessant ist der Umstand, dass immer noch das alte seit 1879 im Betrieb stehende Drahtseil verwendet wird. Dasselbe weist keinerlei Drahtbrüche auf und kann voraussichtlich noch mehrere Saisons benützt werden.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Die IX. Wanderversammlung genannten Verbandes hat, wie uns berichtet wird, einen glänzenden Verlauf genommen. Die umfassenden Veranstaltungen, welche der Hamburger-Verein getroffen und der Empfang, der den zahl-

*) Eine ausführliche Berichterstattung über die Verhandlungen dieser Versammlung findet sich in Nr. 37 der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ vom 13. September a. c.

sichtlich seiner Schnelligkeit, Stabilität, Wohnlichkeit, Sicherheit und Wirthschaftlichkeit als gleichmässig sehr hochgespannte zu bezeichnen. Wenn nun ihre Bauart trotz gleicher Anforderungen wesentlich von einander abweicht, so liegt das zunächst an der Bewaffung des Kriegsschiffes, dessen Geschütze und Torpedo-Ausstossrohre eigenartige Formen des Schiffskörpers bedingen. Ferner sprechen beim Einbau der Maschinen und Kessel eines Handelsdampfers keine anderen Rücksichten mit, als Raumersparniss und Stabilität vorschreiben, auf einem Kriegsdampfer ist ausserdem noch auf eine geschützte Lage derselben Bedacht zu nehmen. Weiter ist die ganze Raumeintheilung eine andere, und die auf neueren Kriegsschiffen zwar recht wohnlichen, aber immer noch spartanisch einfachen Räume für die Officiere lassen sich mit der geradezu sybaritischen Ausstattung der Hamburger Schnelldampfer auch nicht entfernt vergleichen. Endlich ist ein kämpfendes Kriegsschiff grösseren Gefahren ausgesetzt als ein friedliches Handelsschiff und deshalb müssen alle Sicherheitseinrichtungen in höherem Masse auf ihm entwickelt sein. Sehen wir zunächst, wie sich die Schnelligkeit der Dampfer entwickelt hat. Die ersten Cunard-Dampfer, welche, wie ich sagte, schon im Jahre 1840 $8\frac{1}{4}$ bis $8\frac{1}{2}$ Knoten liefen, brauchten 15 Tage für die Ueberfahrt von Liverpool nach New-York. 1850 dauerte die Reise bei 9,5 Knoten Fahrgeschwindigkeit 13 Tage; 1860 bei 11 bis 11,5 Knoten etwa 11 Tage; 1870 bei 14 Knoten Durchschnittsfahrt meist 9 Tage; 1880 mit etwa 15,5 Knoten noch 8 Tage.

Mit dem Jahre 1881 beginnt die eigentliche Schnelldampferfahrt. Neben der „Elbe“ des Norddeutschen Lloyd werden die englischen Dampfer „Senia“, „Alaska“ und „City of Rome“ in Fahrt gesetzt, 1883 folgen „Werra“ und „Fulda“ des Lloyd und die unglücklichen englischen Schiffe „Oregon“ und „Aurania“, von denen ersteres unterging, letzteres durch Bruch der Niederdruck-Pfeilstange bei der ersten Ausreise eine Zerstörung seiner Maschine erlitt. 1884 fangen die Bremer Dampfer „Eider“ und „Ems“, sowie die englischen „America“, „Umbria“ und „Etruria“ ihre Fahrten an, von welchen die letztere schon in demselben Jahre den atlantischen Ocean in $6\frac{1}{2}$ Tagen durchquerte, mithin etwa durchschnittlich 17,5 Knoten lief.

1887 erschien der heute noch schnellste Dampfer „Lahn“ des Norddeutschen Lloyd, unter den jetzigen Colossen der kleinste, auf dem Plan, der zwischen 18,3 und 18,5 Knoten Durchschnittsfahrt machte. 1888 machte die „City of Newyork“ der Inman-Linie ihre erste Reise, während ihr Schwesterschiff, die durch ihren Maschinenzusammenbruch zu so trauriger Berühmtheit gelangte „City of Paris“ zugleich mit den Hamburger Schnelldampfern „Augusta Victoria“ und „Columbia“, sowie dem „Teutonic“ der White-Star-Linie 1889 den Wettbewerb begannen. Im laufenden Jahre haben sich ihnen noch die „Majestic“, das Schwesterschiff des „Teutonic“ und die Hamburger „Normannia“ angeschlossen und spätestens im nächsten Jahre werden ihnen

noch der Hamburger „Fürst Bismarck“, sowie die Bremer „Spree“ und „Havel“ folgen, womit aller Wahrscheinlichkeit nach in der Erbauung von grossen Schnelldampfern ein vorläufiger Abschluss erreicht sein wird.

Die schnellsten dieser Dampfer legen die eigentliche Ocean-Strecke von Queenstown bis Sandy-Hook unter günstigen Verhältnissen in rund 6 Tagen zurück, wobei sie eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 19 Knoten oder etwa 35 km in der Stunde entwickeln müssen. Hierbei muss ich einschalten, dass unter sonst gleichen Verhältnissen die Ausreise stets etwas länger dauert als die Rückreise. Bei der Ausreise fährt der Dampfer mit der Sonne, sein Tag ist daher rund 45 Minuten länger als 24 Stunden, denn die Zeitdifferenz von Hamburg bis Sandy-Hook beträgt 5 Stunden 36 Minuten, von Liverpool nach Sandy-Hook 4 Stunden 43 Minuten. Bei der Rückreise dampft er der Sonne entgegen und hat daher so viel kürzere Tage als er sie früher länger hatte. Ausserdem macht auch die Jahreszeit einen Unterschied. Im Sommer können die Dampfer, indem sie sich nördlicher halten, auf dem „grössten Kreise“ fahren, wogegen sie im Winter der Eisberge wegen südlicher gehen müssen. Die reine Oceanstrecke zwischen Queenstown und Sandy-Hook wird deswegen im Sommer auf rund 2700 Seemeilen, im Winter zu 2800 Seemeilen an-

genommen. Die schnellsten Reisen sind deswegen gewöhnlich Sommer-Heimreisen, wobei dem Zeitunterschiede bei Angabe der Reisedauer nicht Rechnung getragen wird.

Die schnellste Reise mit 5 Tagen 19 Stunden Oceanfahrt hat bis jetzt die „City of Paris“ zurückgelegt, welche mit nahezu 20 Knoten Durchschnittsfahrt über den Ocean gelaufen ist, wobei ihr bestes Etmal d. i. die Reisedauer von Mittag bis Mittag 511 Seemeilen betrug, was einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 21,3 Knoten oder 39,5 km entspricht. Ihr Schwesterschiff „City of Newyork“ hat es bisher zu keiner nennenswerthen Leistung bringen können, anfänglich

arbeiteten ihre Condensatorpumpen nicht befriedigend, und nun hat sich in einem ihrer aus Stahlguss bestehenden Maschinenfundamente ein Riss eingestellt, wie sie die Cylinderständer der „City of Paris“ ebenfalls besaßen, so dass jetzt ein Ueberanstrengen ihrer Maschinen ausgeschlossen ist. Auch die grossen White-Star-Dampfer „Teutonic“ und „Majestic“ haben bisher nichts Hervorragendes geleistet, ihre Fahrgeschwindigkeit hat sich nur zwischen 17,8 bis 18,5 Knoten bewegt. Neuerdings soll „Teutonic“ in einer Reise von 5 Tagen 21 Stunden fast die „City of Paris“ geholt haben, indessen kommt diese Zeit nur heraus, wenn man der Angabe ihres Capitäns glaubt, der über zwei Stunden bei Sandy-Hook im Nebel gelegen haben will. So wie die Verhältnisse augenblicklich liegen, marschiren die Hamburger Schnelldampfer in erster Reihe. Die schnellsten Reisen nächst der ausser Fahrt gesetzten „City of Paris“ hat in diesem Jahre die „Columbia“ mit 19,14 Knoten Durchschnittsfahrt auf 3125 Seemeilen von

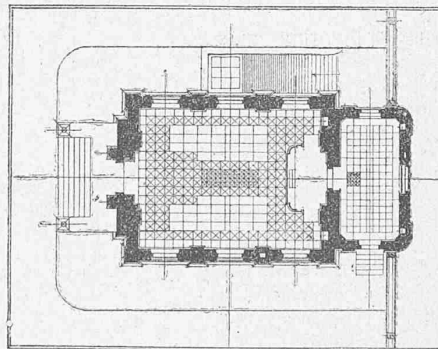
Friedhofcapelle auf dem Emmersberg bei Schaffhausen.

I. Preis. — Motto: Goldener Stern.

Verfasser: Joh. Metzger, Architekt in Riesbach-Zürich.



Perspective.



Grundriss vom Erdgeschoss.

1 : 400

Southampton bis Sandy Hook zurückgelegt. Die vom Stettiner Vulkan erbaute „Augusta Victoria“ hat auf ihrer schnellsten Reise auch fast 19 Knoten erreicht, und die des Einlaufens ihrer Maschinen wegen bisher noch geschonte „Normannia“ hat auf 3150 Seemeilen bereits 18,7 Durchschnittsfahrt erzielt. Hierbei darf nicht vergessen werden, dass die kleineren Hamburger Dampfer unbedingt rentabler sind als die grossen englischen. Die „Columbia“ erreicht mit einer Maschinenkraft von durchschnittlich 12500 ind. HP und 270 Tonnen täglichem Kohlenverbrauch 19,14 Knoten Fahrt, wogegen die „City of Paris“ die 19,9 Knoten mittlerer Geschwindigkeit nur durch Steigerung ihrer Maschinenleistung bis auf 20000 indicirte Pferdekkräfte erzielen konnte, wobei der tägliche Kohlenverbrauch nicht weit von 400 t entfernt sein wird. Der Unterschied im Kohlenverbrauch beträgt demnach für eine Aus- und Heimreise mindestens 1500 t zu Gunsten des Hamburger Dampfers.

Was nun die Schnelligkeit der Kriegsschiffe anbelangt, so haben dieselben wohl von der abgesteckten Meile und während vier- oder sechsständiger Probefahrt ebenfalls sehr achtbare Geschwindigkeiten erreicht, indessen ist zur Zeit kein einziges Kriegsschiff vorhanden, welches den neuesten grossen Schnelldampfern über den Ocean nachjagen könnte. Erst jetzt bauen die Engländer zwei Kreuzer „Blake“ und „Blenheim“, die Franzosen den „Dupuy de Lôme“, wir die Corvette „H“, sämtlich Schiffe, welche bei 115—120 m Länge eine so grosse Maschinenkraft erhalten, dass sie im Stande sein sollen, die schnellen transatlantischen Dampfer einzuholen, d. h. durchschnittlich mehr als 20 Knoten zu laufen. Zu den bisher gebauten schnelleren Kriegsschiffen gehören unsere Avisos „Greif“ und „Wacht“, ersterer 1887 bei der Germania in Kiel, letzterer 1888 bei der Weser in Bremen erbaut, welche beide fast 20 Knoten liefen, dann der in England 1887 fertiggestellte spanische Kreuzer „Reina Regente“ (Thomser), welcher 20,5 Knoten, und der im vorigen Jahre erprobte, ebenfalls in England gebaute italienische Kreuzer „Piemonte“ (Amotry), welcher 22,3 Knoten erreichte. Von unserer Corvette „H“, welche in Kiel auf der Germania-Werft im Bau befindlich ist, erwarten wir eine Geschwindigkeit von 21—22 Knoten, und von dem daselbst seiner Vollendung entgegengehenden Aviso „Meteor“ eine solche von 22—23 Knoten; sie können sich also neben den grössten Schnellläufern der anderen Nationen sehen lassen. Im Torpedobootbau haben wir sie jetzt sämtlich überflügelt. Die Franzosen haben es mit ihren Torpedoboten bisher nicht viel über 20 Knoten bringen können, und die schnellsten Thornycroft'schen Boote

haben bis zu 26 Knoten von der abgesteckten Meile gelaufen, wogegen die von Schichau in Elbing in diesem Frühjahre abgelieferten russischen Torpedoboote bis auf 27,4 Knoten oder nahezu 51 km gekommen sind. Interessant ist die durch Momentphotographie bei grösster Geschwindigkeit des Bootes festgestellte Bugwelle. Die Schichau'schen Torpedoboote gelten in den massgebenden Kreisen aller Seestaaten, wenn dies auch nicht immer offen eingestanden werden kann, nicht nur als die schnellsten, sondern auch als die seetüchtigsten und dauerhaftesten. Der beste Beweis für diese Thatsache wird durch die österreichische, russische und italienische Marine geliefert, welche ebenso wie die unsrige immer wieder neue Boote bei Schichau bestellen, trotz des angestrengtesten französischen und englischen Wettbewerbes.

Zum zweiten Punkte, der Stabilität, übergehend, kann ich mit grosser Genugthuung feststellen, dass die neuen grossen Schnelldampfer zur Feststellung ihrer metacentrischen Höhe — d. h. der Höhe des Metercentrums über dem Systemschwerpunkt — diese, wie es bisher mit jedem Kriegsschiffe geschah, einem Kreuzungsversuch unterworfen werden. Die mit den Hamburger Schnelldampfern besonders sorgfältig angestellten Versuche ergaben eine metacentrische Höhe von rund 25 cm bei leerem Schiffe mit leeren Kesseln, Bunkern und Doppelboden, welche sich bei vollen Kesseln und Bunkern und etwa 850 t Ladung bis auf etwa 60 cm erhöht. Bedenkt man, dass viele grosse Dampfer in völlig leerem Zustande so rank sind, dass sie ohne Wasserballast kentern können, wie dies bekanntlich mit dem englischen Postdampfer „Austral“ im Hafen von Sydney vorkam, und dass man für einen vollkommen ausgerüsteten transatlantischen

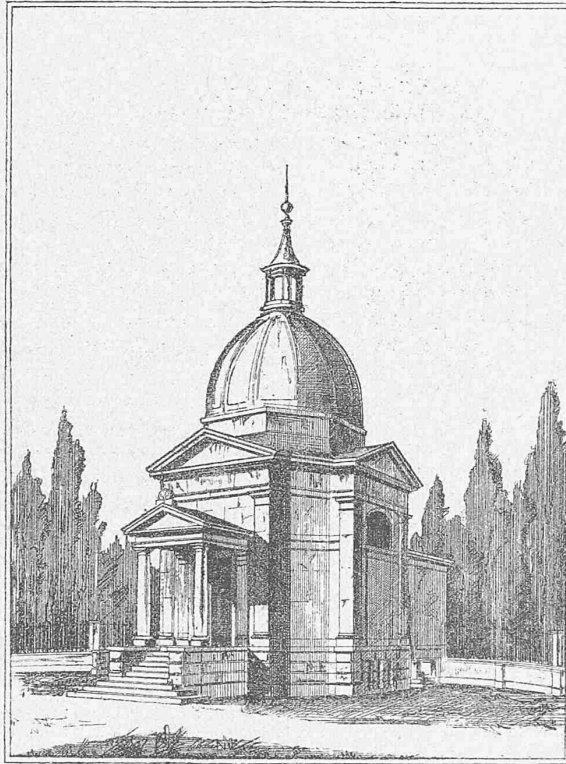
Dampfer schon eine metacentrische Höhe von ungefähr 30 cm für ausreichend erachtet, so muss man zugestehen, dass die Hamburger Dampfer eine sehr weitgehende Stabilität besitzen, welche durch Einlassen von Wasser in den Doppelboden — durch Wasserballast — noch bedeutend gesteigert werden kann.

Diese Stabilität verdanken die Hamburger Dampfer ihrer grossen Breite, sie sind die breitesten unter allen neuern Schnelldampfern; infolgedessen haben sie die grösste Anfangsstabilität, sie legen sich unter dem Einflusse des Windes nicht so leicht auf die Seite und nehmen selbst bei starkem Winde nur eine geringe Neigung an — eine grosse Wohlthat für die Reisenden. Wohl nichts macht eine Seereise auf die Dauer ungemüthlicher als eine bedeutende Schlagseite des Schiffes, wodurch das Promeniren auf den Decks zum Balanciren wird. Viel weniger angenehme Schiffe wie die Hamburger müssen in dieser Hinsicht z. B. die schmale

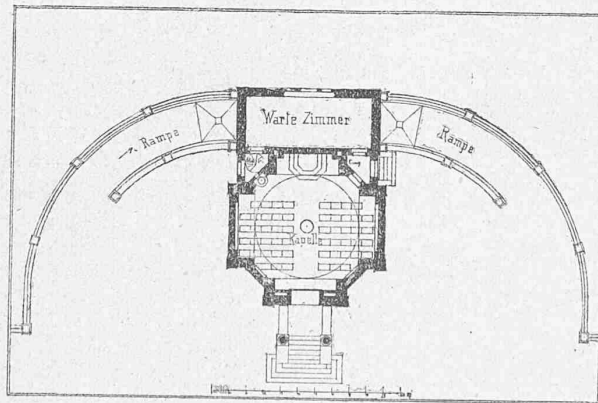
Friedhofcapelle auf dem Emmersberg bei Schaffhausen.

II. Preis. — Motto: „Lux“.

Verfasser: W. Fichter, Arch. in Basel.



Perspective.



Grundriss vom Erdgeschoss.

1:400