

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 24

PDF erstellt am: **21.10.2019**

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.

Electrische Trambahnen in London. Nach einem Beschluss des englischen Handelsamtes dürfen überirdische electrische Kraftleitungen nur in Ausnahmefällen gestattet werden. Da eine allseitig befriedigende Lösung für die unterirdische Zuführung der electricischen Energie zu den Tramwagen noch nicht gefunden ist, wird namentlich in London in Folge dieser Verfügung dem Betrieb mittelst Sammlern die erhöhteste Aufmerksamkeit geschenkt. Es sind bereits Theilstücke in Betrieb und andere sollen nachfolgen. Für Städte mit grössern Steigungsverhältnissen in ihren Strassenanlagen ist damit die Frage nach der besten Zugkraft freilich noch nicht gelöst, denn bei solchen kann nur die ständige Zuführung der electricischen Energie in Frage kommen, wenn überhaupt die Electricität mit den andern Betriebskräften und Betriebsweisen in Wettbewerb soll treten können.

Electrische Sammler als Betriebselement für den Telegraphendienst. Seit Anfang September ist im Haupttelegraphenamte in Berlin der Anfang zur Ersetzung der Kupferelemente durch electricische Sammler gemacht worden. In erster Linie wurden etwa 5000 dieser Elemente durch Sammler ausgewechselt und an diese 200 Leitungen angeschlossen. Im Ganzen sind drei Sammlergruppen von je 40 Zellen vorhanden, von welchen eine als Aushilfe dient, die beiden andern hintereinander geschaltet die Entnahme von Strömen von 20—160 Volts gestatten; die Sammler sind aus Tudorzellen mit einer Capacität von je 42 Ampère-Stunden zusammengesetzt. Ein Umschalter im Apparatzimmer ermöglicht die Einschaltung der Aushilfsgruppe für eine der im Betriebe stehenden, welche dann zur Ladung bereit ist. Diese kann aus zwei verschiedenen Quellen erfolgen, was natürlich die Betriebssicherheit erhöht. Für gewöhnlich geschieht sie durch den Strom der Berliner-Electricitätswerke, nöthigenfalls können aber die Sammler durch die im Telegraphen-Ingenieurbureau aufgestellte Nebenschlussmaschine gespeisen werden.

Ein electricisches Lätwerk um den Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge zu verhindern, ist in den Vereinigten Staaten von Nordamerika probeweise eingeführt worden und es soll dasselbe, laut Berichten in den dortigen Fachblättern, erfolgreich wirken und als Ersatz für das Blocksystem verwendet werden können. Die Vorrichtung besteht aus einer zwischen den Schienen laufenden isolirten Eisenstange, die mit den Locomotiven durch Bürsten in Contact steht. Sobald zwei auf dem nämlichen Geleise befindliche Locomotiven nur noch einen oder zwei Kilometer Entfernung zwischen sich haben, werden durch den electricischen Strom in der Stange auf beiden Locomotiven Lätwerke ausgelöst und dadurch den Locomotivführern Warnungssignale gegeben.

Ein neues Verfahren beim Aetzen von Zinkplatten für Drucklichés besteht darin, dass man die mit dem schützenden Asphaltüberzug versehene im Säurebad liegende Platte mit einer Dynamomaschine verbindet und den Strom durchgehen lässt. Sobald der Stromkreis geschlossen ist, greift die Säure das Metall mit erstaunlicher Schnelligkeit an und es genügen wenige Minuten um mehrere Millimeter tief zu ätzen. Die Tiefe der Gravirung kann auf diese Weise leicht regulirt werden, was beim gewöhnlichen Verfahren seine Schwierigkeit hat.

Concurrenzen.

Evangelisch-lutherische Kirche in Dresden. Auf deutsche Architekten beschränkte Preisbewerbung. Termin: 28. April 1891. Preise: 4000, 2500 und 1500 Mark. Bausumme: 500 000 Mark. 1300 Sitzplätze. Verlangt werden die üblichen Zeichnungen im 1:100 und eine Perspective, ferner Kosten-Ueberschlag und Erläuterungsbericht. Im Preisgericht sitzen: Baurath Hase in Hannover, Baurath Ende in Berlin, Stadtbaurath Friedrich und Professor Heyn in Dresden. Programme etc. können bei Kirchenvorsteher D. Kühn, Werderstrasse 32 in Dresden bezogen werden.

Brücke in Esslingen. Allgemeiner Wettbewerb für eine Brücke aus Stein, Eisen oder Stahl. Termin: 28. Februar 1891. Preise: 1000,

500 und 250 Mark. Bausumme: 100 000 Mark. Preisgericht nicht genannt. Programme etc. können „gegen Abschriftsgebühr“ vom Stadtbauamt Esslingen (Württemberg) bezogen werden.

Correspondenz.

An die Redaction der Schweizerischen Bauzeitung in Zürich.

Gestatten Sie mir, Ihrem Bericht in letzter Nummer über die Stadthausconcurrenz in Luzern beizufügen, dass von den vier prämiirten Entwürfen drei von ehemaligen Schülern des eidg. Polytechnikums (Hrn. Meili-Wapf und Hrn. E. Vogt) herkommen. Es ist dies ein schöner Erfolg, der neben den Autoren auch unserer schweizerischen Bauschule mit zur Ehre gereicht.

Briefkasten.

Herrn Ingenieur M. R. in Berlin. Der in Nro. 22 beschriebene Schienenprofilmesser von W. Schilling kann zum Preise von 180 Mark von der Firma Sommer und Runge, Berth. Pensky, Nachfolger, Wilhelmstrasse 122 in Berlin bezogen werden.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

II. Sitzung vom 26. November 1890
auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Hr. Ing. Mezger.

Anwesend 33 Mitglieder und zwei Gäste.

Nach Verlesung des Protocolls erstattet Hr. Ing. Peter Namens der Rechnungsrevisoren Bericht über die letztjährige Vereinsrechnung, welche seinem Antrag gemäss unter Verdankung genehmigt wird.

In den Verein werden aufgenommen die HH. Ing. Carl Ott in Enge, Wilhelm Brandenberger in Zürich, Walser-Gérard in Enge und Boller-Wolf in Zürich.

Hr. A. Schindler hält hierauf einen längeren Vortrag über „die bisherigen Erfahrungen der Pfahlbaumethoden in Flussläufen“ unter Vorlage von etwa 60 photographischen Ansichten und Zeichnungen. — Die Discussion wurde benutzt von den HH. Ing. Hotz, Obering. Moser und A. Schindler, worauf Hr. Prof. Becker an Hand eines Situationsplanes einige Mittheilungen über die Maggiacorection anschloss.

Hr. Dr. Bürkli entschuldigt in einer Zuschrift sein Nichterscheinen und bedauert wegen Abwesenheit von Zürich den Vortrag des Hrn. Schindler nicht anhören zu können.

Anmeldung zum Beitritt in den Verein: Hr. Architekt Zollinger in Riesbach.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein *Maschineningenieur* in eine chemische Fabrik. (765)
Gesucht einige *Ingenieure* für eine schweizerische Eisenbahn-Unternehmung (766)

Gesucht für ein schweizerisches electrotechnisches Geschäft ein tüchtiger im Installationswesen erfahrener *Ingenieur*. (767)

Gesucht ein *Ingenieur* auf das Bureau einer cantonalen Bau-direction. (768)

Auskunft ertheilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. Decemb. 31.	Präsident J. Murer Amédée Andrey	Jona Ameihmühle bei Tafers (Ct. Fribourg)	Herstellung eines eisernen Geländers von etwa 100 m Länge sammt steinernem Sockel. Maurer- und Zimmerarbeiten für seinen Neubau in Heitenried.
15. Jan. 1891	Gemeindeamt	Mosnang	Herstellung des Oberbaues der Brücken in Eisen-Construction im Dreien-Breitenmoos.