Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 12

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

die Veröffentlichung der gemachten Beobachtungen, durch die Sammlung, Sichtung und Prüfung derselben in unseren technischen Hochschulen die Wissenschaft ergänzt und bereichert wird. Dem ausübenden Techniker liegt daher *die Pflicht ob* — und diesen Ausspruch können wir allen unseren in der Praxis stehenden Lesern nicht tief genug zu Gemüthe führen — *seine Leistungen*, die von ihm ausgeführten Bauten, Maschinen u. s. w. *zu veröffentlichen*, falls und soweit denselben eine besondere Eigenthümlichkeit zukommt. Die Kenntniss solcher Ausführungen, seien es Eisenbahnen oder Canäle, Wohnhäuser oder Kirchen hat nicht nur ein wissenschaftliches, sondern auch ein culturgeschichtliches Interesse. Indem die wissenschaftliche Technik diese Bauausführungen sammelt und zusammenstellt, macht sie die darin niedergelegte Arbeit allen Technikern zugänglich und gewährt denselben einen reichen Schatz practischer Vorbilder.

Eine Verbesserung des Holzpflasters wurde von Ingenieur Mallet in Paris dadurch zu erreichen gesucht, dass die Holzklötze senkrecht zur Faserrichtung einem starken Druck ausgesetzt wurden. Dies hatte zur Folge, dass die Jahrringe zusammengepresst wurden, mehr derselben auf die Quadrateinheit der Strassenoberfläche kamen und das Holz in Folge dieser Dichtung sich gegen Abnutzung widerstandsfähiger erwies. Chef-Ingenieur v. Tavernier, welcher die Strassen und Promenaden von Paris unter sich hat, äussert sich über den Erfolg dieses Verfahrens dahin, dass die beabsichtigten Resultate, geringere Abnutzung an der Oberfläche und geringere Dehnung quer zur Strassenaxe zwar erreicht worden seien, die für die Zusammenpressung aufgewendeten Kosten aber nicht im Verhältniss stünden zu den Vortheilen der Mallet'schen Klötze; man wäre daher in Paris von der weitern Verwendung derselben wieder abgekommen, was um so eher geschehen konnte, als sich natürliches mit Creosot getränktes Holz als vollkommen genügend erwiesen habe, falls nur die Vorsicht gebraucht werde, dass nicht Klötze von verschiedenen Holzarten gleichzeitig zur Verwendung gelangten, sondern eine Strasse z. B. ausschliesslich mit einer Holzart gepflastert wurde.

Gegentheils ist man in London von diesem Verfahren des Tränkens in Creosot und des Verlegens mit etwa 1 *cm* breiten mit Asphalt ausgefüllten Fugen abgekommen, indem man die ungetränkten aber senkrecht zu den Längsfasern stark zusammengepressten Klötze ohne merkliche Fugen verlegt. Während früher meist das Holz der schwedischen Föhre, welche ihres langsamen Wachsthums wegen sehr dicht gelagerte Jahrringe besitzt, verwendet wurde, sind in neuerer Zeit ausgedehnte Versuche mit einer mahagoniartigen, schweren, harten und dauerhaften westaustralischen Holzart, „Jarrah" genannt, gemacht worden. Im Ganzen sollen in den letzten 10 Jahren etwa 800 000 m^2 Holzpflaster in den Strassen Londons verlegt worden sein. Von den 2800 *km* Gesammtlänge der Strassen dieser Stadt haben 1276 *km* Quarz- und Kies-, 916 *km* Macadam-, 460 *km* Granit-, 85 *km* Holz- und 20 *km* Asphaltpflaster.

City- und South-London-Bahn. Wir haben schon früher erwähnt, dass, entgegen den ungünstigen Berichten der Electrotechn. Zeitschrift, diese unseren Lesern bekannte electrische Tiefgrundbahn den an sie gestellten Anforderungen entspreche. Nun lesen wir in der Electrotechn. Zeitschrift selbst, dass sich die Directoren genannter Bahn mit der Anwendung der Electricität als Betriebskraft, trotz gelegentlicher Störungen wegen Versagens der Dampfmaschinen, für höchst befriedigt erklärt haben. Die mittlere Zahl der täglich beförderten Personen beträgt 15 000 und diese Zahl wird, wenn erst das Wetter günstiger und die Bahn bekannter sein wird, sicherlich wachsen. Zur Abfertigung der alle fünf Minuten verkehrenden Züge haben sich die vorhandenen Ausweichevorrichtungen in den Stationen als ungenügend erwiesen; es sollen daher in der Stockwell-Station weitere gebaut werden. In der Erzeugerstation in Stockwell wird eine vierte Dampfmaschine nebst Dynamo aufgestellt und ferner das rollende Material um zwei weitere Züge und vier Locomotiven vermehrt werden. Es werden dann noch viel mehr Züge verkehren können. Ferner ist das Parlament um Genehmigung zum Baue einer Zweiglinie von der King William Street nach der Bank und von dort unter der Moorgate Street, Finsbury-Pavement und der City Road hinweg nach der Statue in Islington angegangen worden.

Die schweizerische Bundesversammlung tritt am 31. März zu der beschlossenen ausserordentlichen Frühjahrssitzung zusammen. Dem Tractandenverzeichniss entnehmen wir folgende Gegenstände: Botschaft und Beschlussesentwurf betreffend Ankauf von Centralbahnactien, Gesetz betreffend kaufmännisches Bildungswesen, Veröffentlichung der Verhandlungen der eidg. Räthe, Revision der Bundesverfassung, Landesmuseum, Eisenbahnconcessionen: Lauterbrunnen-Jungfrau, Basel-Sissach-Aarau, Brunnen-Frohnalp, St. Gallen-Rapperswyl und Samstagern-Zug, Lauterbrunnen-Visp, Landquart- oder Felsenau-Chur, Huttwyl-Wöllhausen und Interlaken-Harder, Revision des Posttaxengesetzes, Postgebäude in Zürich (Erweiterung des Bauplatzes), in Neuenburg (Erwerbung eines Bauplatzes) und in Glarus, Erhöhung des Bundesbeitrages an die schweiz. meteorologische Centralanstalt, internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Ratification).

Concurrenzen.

Feste Strassenbrücke in Würzburg. Die Ausschreibung dieser schon im letztjährigen Sommer in Aussicht gestellten, auf deutsche Reichsangehörige beschränkten Preisbewerbung (vide Bd. XVI S. 56) ist nunmehr erfolgt. Termin: 1. August d. J. Preise: 4000, 2000 und 1500 Mark. Das Preisgericht besteht aus den HH. Oberregierungsrath Ebermayer in München, Oberbaurath von Leibbrand in Stuttgart und städt. Oberbaurath von Zenetti in München. Programm, Lageplan und Flussprofile etc. etc. können gegen Erlegung von 5 Mark von der Magistrats-Kanzlei in Würzburg bezogen werden. —

Kirche in Zwickau. (Bd. XVI S. 110). Einge angen: 53 Entwürfe. I Preis: Abesser & Kröger in Berlin. II. Preis Joh. Vollmer in Berlin. III. Preis: Carl Emil Scherz in Dresden. Zum Ankauf empfohlen die Entwürfe mit den Bezeichnungen: „Kirche zu St. Moritz I." und „9740 m^3".

Literatur.

Série de prix applicables aux travaux du Bâtiment, élaborée par *Alfred Rychner et Louis Perrier, Architectes.* Deuxième édition 1891. Neuchâtel, Librairie A. G. Berthoud. Prix 4. Fr. 50 Cts.

Von dieser im Jahre 1880 erschienenen und in Bd. XII Nr. 11 der „Eisenbahn" besprochenen Preisliste liegt eine zweite Auflage vor. Was damals über diese nützliche, in der Westschweiz sehr geschätzte Arbeit unserer Collegen Rychner und Perrier Günstiges gesagt wurde, kann heute nur vollinhaltlich bestätigt werden, um so mehr als die zweite Auflage gegenüber der ersten noch wesentlich gewonnen hat. So bildet der unter dem Titel: „Renseignements techniques et administratifs" beigegebene Anhang eine werthvolle Bereicherung des handlichen Büchleins. Dass die Liste den heutigen veränderten Verhältnissen angepasst und entsprechend umgearbeitet wurde, braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Nekrologie.

† **Friedrich Endell.** In der Nacht vom 8. auf den 9. dies erlag zu Berlin den Folgen eines Schlaganfalles, der ihn 14 Tage vorher heimgesucht hatte. Oberbaudirector Friedrich Endell, der oberste Hochbaubeamte des preussischen Staates, im Alter von erst 48 Jahren.

† **Friedrich Bürgi.** Am 14. dies verunglückte bei einer Segelpartie auf dem Neuenburger-See Ingenieur Friedrich Bürgi (Mitgl. d. G. e. P.), ein junger talentvoller Mann, der erst vor zwei Jahren die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums mit Diplom absolvirt hatte.

† **Adolf Wenger,** der Erfinder der nach ihm benannten continuirlichen Bremse für Eisenbahnfahrzeuge, Ingenieur der P. L. M., ist kürzlich gestorben.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VII. Sitzung vom 25. Februar 1891.

Vorsitzender: Hr. Ing. Mezger, anwesend 62 Mitglieder und Gäste.

Aufnahme in den Verein: H^r. Fridol. Dinner, Masch.-Ing. in Ennenda.

Hr. Masch.-Ing. Naville macht sehr interessante Mittheilungen über das prämiirte Project der Firma Escher Wyss & Cie. für Gewinnung der Wasserkräfte des Niagara mit Vorweisung von zahlreichen Plänen. Das Referat hierüber wird in der „Schweiz. Bauzeitung" erscheinen.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein erfahrener *Ingenieur* nach Centralamerika zur Besorgung von Aussteckungen für Minenbau und Ingenieurarbeiten. (786)

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