

Lipsius, Konstantin

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 16

PDF erstellt am: **19.10.2019**

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.

Flusseisen wurde den Bahnverwaltungen die strikte Einhaltung der Brückenverordnung (Bd. XX Nr. 13) neuerdings in Erinnerung gebracht und darauf gedrungen, die Ausweise über die vorgenommenen Proben rechtzeitig einzusenden und die Arbeiten auf dem Bauplatz und in den Werkstätten sorgfältig zu überwachen.

Um über die wirkliche Widerstandsfähigkeit eiserner Brücken Erhebungen von allgemeinem Wert und Interesse machen zu können, hielt es das Departement für angezeigt, die bei der Ersetzung der Wchluser-Brücke sich darbietende Gelegenheit zu benutzen und die alte Brücke bis zum Bruch zu belasten (vide Nr. 4 u. 5 d. B.). Nachdem die J. S. B. die alte Brücke zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt und die Verwaltungen der übrigen Hauptbahnen sich zur Mitwirkung und zur Beteiligung an den Kosten bereit erklärt, wurde auch das Departement hiezu ermächtigt. Die bezügliche Belastung wird voraussichtlich am 24. event. 25. dieses Monats stattfinden.

Um die Vorkehrungen bei der Verstärkung eiserner Brücken in andern Ländern kennen zu lernen, wurde ein Ingenieur nach Oesterreich abgeordnet, wo seit 1886 Verstärkungen in grossem Umfang durchgeführt worden sind.

Da die Brückenverordnung sich auch auf eiserne Dachstühle erstreckt, so wurden die Hauptbahnen angewiesen, die Konstruktion der Einsteighallen, Perron- und Remisendächer einer neuen Berechnung zu unterziehen und die Ergebnisse derselben, eventuell mit Verstärkungsvorschlägen einzureichen.

Oberbau. Bei den fünf Hauptbahnen war der Stand der *Schwellen* in den durchgehenden Hauptgeleisen, in Prozenten der Länge dieser Geleise ausgedrückt, Ende 1893 folgender:

	S.C.B.	G.B.	N.O.B.	J.S.B.	V.S.B.	Total.
Eisenschwellen	60,1	57,7	39,8	33,1	17,9	41,0
Eichenschwellen	—	31,4	—	26,2	12,7	14,0
Hart- und Weichholzschnellen	39,9	10,9	60,2	40,7	69,4	45,0

In gleicher Weise wird bei den genannten Bahnen der Stand der *Schienen* in Prozenten der Geleiselänge auf Jahresende durch folgende Zahlen dargestellt:

	S.C.B.	G.B.	N.O.B.	J.S.B.	V.S.B.	Total.
Stahlschienen	65,9	95,1	73,9	72,4	75,7	74,8
Eisenschienen	34,1	4,9	26,1	27,6	24,3	25,2

Mit Rücksicht auf die Einführung schwererer Lokomotiven und grösserer Fahrgeschwindigkeiten wurden die Eisenbahngesellschaften eingeladen, solche Verbesserungen durchzuführen, die geeignet sind, den erhöhten Anforderungen zu entsprechen. Dabei wurde namentlich hingewiesen auf die Verwendung stärkerer Schienenprofile, Verstärkung des Schienenstosses, Vermehrung der Schwellenzahl per Schienenlänge und auf die Verwendung von widerstandsfähigen Schwellen, insbesondere in den Kurven u. a. a. m. Ebenso wurden die Gesellschaften an die vom Departement angestrebte Aufstellung einheitlicher Typen für die Oberbaumaterialien erinnert. — Diesen gewiss sehr zeitgemässen und berechtigten Begehren scheinen die Eisenbahn-Verwaltungen zum Teil nur mit Widerstreben nachkommen zu wollen, denn der Bericht beklagt sich darüber, dass weder vom Bahnverband, noch von den Gesellschaften — einzelne ausgenommen — Antworten hierauf eingelangt seien. Auch eine Einigung der genannten Verwaltungen über die Wahl eines einheitlichen, stärkeren Schienenprofils scheint nicht zu stande zu kommen, was sehr bedauert werden muss. Bis jetzt haben nur die G. B. und die J. S. B. schwerere Schienen verwendet und zwar die erstere solche von 48, 46 und 44 *kg* pro 1. *m* auf bezügliche Geleiselängen von 43, 31 und 17 *km* und die letztere solche von 42 *kg* pro 1. *m* auf eine Geleiselänge von 83 *km*. — Zur Verminderung der Entgleisungsgefahr in Weichen, die in Kurven liegen, wurden versuchsweise ähnliche Fangschienen angebracht, wie auf den Brücken; dieselben haben sich bis jetzt bewährt.

Mechanische Einrichtungen und Signale. Die Zunahme der Seilbahnen und die Wichtigkeit, welche den Kabeln mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit zuzuschreiben ist, veranlassten das Departement, eine bezügl. Verordnung zu erlassen, die sich in Nr. 8 d. B. veröffentlicht findet.

Mit Weichen und Signalverriegelungen sind neuerdings 30 Stationen versehen worden und es war am Jahresende der Stand der Verriegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, folgender: G. B. 90 %, S. C. B. 73 %, V. S. B. 56 %, N. O. B. 26 % und J. S. B. 20 %. Der Stand der Glockensignale ist befriedigend.

Rollmaterial. Der Gesamtbestand des schweizerischen Rollmaterialparkes war Ende 1893: 932 Lokomotiven, 6417 Personen-, 1263 Gepäck- und Bahnpost- und 21887 Güterwagen-Achsen. Auf den Hauptbahnen waren 691 Lokomotiven vorhanden, von denen durchschnittlich 513 oder 73 % im Dienst standen.

Zugkraftdienst. Der Stand der kontinuierlichen Bremsen war Ende 1893, in Prozenten ausgedrückt, folgender: Lokomotiven 85, Personenwagen 67, Gepäck- und Postwagen 78 %, und es ist anzunehmen, dass die Durchführung dieser Sicherheitseinrichtung in nicht zu ferner Zeit erfolgt sein wird. Mit der automatischen Luftdruckbremse werden nun auch Notbremseinrichtungen verbunden, die vom Innern der Wagen in Thätigkeit gesetzt werden können. Auch die Einführung der Dampfheizung macht stetige Fortschritte, indem am Jahresende 59 % der in Betracht kommenden Wagen damit versehen waren. Was die Wagenbeleuchtung anbetrifft, so wird diejenige mit Petrol als unzureichend betrachtet und an neuem Material nur als Provisorium für so lange gestattet, bis die Beleuchtungsfrage genügend abgeklärt ist. Die elektrisch beleuchteten Wagen der J. S. B. sind vermehrt worden und die Resultate sind allgemein befriedigend, seit in der Behandlung der Accumulatoren grössere Übung gewonnen wurde.

Eine neue Darstellungsweise von Ozon soll darin bestehen, dass der im Handel vorkommende komprimierte Sauerstoff ohne Benutzung der von Cailletet und Pictet zu diesem Zwecke konstruierten Apparate (weil diese einem Laboratorium meist nicht zur Verfügung stehen), sondern durch Anwendung energischer Kältemischungen flüssig gemacht und durch Einwirkung von Wechselströmen in Ozon übergeführt wird.

Ein neues Patentgesetz für Dänemark, das in seinen wesentlichsten Bestimmungen denjenigen für Deutschland, Schweden und Norwegen nachgebildet ist, wird voraussichtlich anfangs Juni d. J. in Kraft treten.

Nekrologie.

† **Konstantin Lipsius.** Infolge eines Herzleidens starb nach bloss viertägiger Krankheit in Dresden am 11. dies der sächsische Baurat und Professor an der Kunstakademie: Konstantin Lipsius, geboren am 20. Oktober 1832. Seine Fachstudien machte er an der Baugewerkschule und der Kunstakademie in Leipzig und nachher an der Kunstakademie zu Dresden als ein Schüler Nicolais. Reisen nach Italien und ein längerer Aufenthalt in Berlin und Paris vervollständigten seine Studien. Namentlich Garniers Kunst wirkte mächtig auf ihn, so dass die Eindrücke dieser Zeit seiner Entwicklung die Richtung gaben. Seine praktische Thätigkeit begann er in Leipzig. Als grössere Bauten jener Zeit sind das 1872 vollendete Johannisstift und die gemeinsam mit Hartel erbaute Petrikirche zu nennen. Im Jahre 1876 wurde Lipsius zum Direktor der Bauschule in Leipzig ernannt und 1881 vertauschte er diese Stellung mit einer Professur an der Kunstakademie in Dresden, als Nachfolger Nicolais. Sein bedeutendstes Werk ist das unmittelbar vor der Einweihung stehende Gebäude der Kunstakademie auf der Brühl'schen Terrasse zu Dresden. — Auch als Schriftsteller war Lipsius mit Erfolg thätig; die 1880 erschienene Broschüre „Gottfried Semper in seiner Bedeutung als Architekt“ zeigt ihn als einen begeisterten Verehrer des grossen Meisters.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Generalversammlung und 25-jähriges Jubiläum
der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Zürich 1894.

Wir bringen den Mitgliedern zur Kenntnis, dass die diesjährige Generalversammlung, verbunden mit dem 25-jährigen Jubiläum des Bestehens der G. e. P., auf den 8. Juli festgesetzt wurde.

XXV. Adressverzeichnis.

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

Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur zur Besorgung technischer Bureauarbeiten für eine im Bau befindliche Bahn. (944)

Gesucht für eine mech. Werkstätte der Ostschweiz ein Maschineningenieur, vertraut mit dem Bau von Webstühlen und befähigt für den Besuch der Kundschaft. (945)

Gesucht ein Maschineningenieur als Zeichner auf das Bureau einer Maschinenfabrik. (946)

Auskunft erteilt

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