"Aus Zürichs Maschinenindustrie"

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 8

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-25484

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

4. Es folgt die *Wahl von drei Mitgliedern des Zentral-Komitees* an Stelle der Herren Stadtbaumeister Geiser, Prof. Ritter und Prof. Gerlich. Leider steht die Versammlung vor der Tatsache, dass ihr langjähriger Präsident sich veranlasst sieht, zurückzutreten. Die Delegiertenversammlung schlägt an seiner Stelle vor: Herrn Oberst *G. L. Naville,* welcher Vorschlag, da kein Gegenkandidat aufgestellt ist, einstimmig angenommen wird. Der neue Zentralpräsident dankt für das ihm erwiesene Zutrauen. Als Mitglieder werden von der Delegiertenversammlung ferner die Herren Architekt *Paul Ulrich* und Ing. *H. Peter* vorgeschlagen. Die beiden Herren werden gewählt. Da auch die Herren Architekt *Schmid-Kerez* und Ingenieur *Weissenbach* aus dem Zentral-Komitee auszutreten wünschen, dankt der Vorsitzende den beiden Herren für ihre vieljährigen, dem Vereine geleisteten Dienste. Die Ersatzwahl hat die Sektion Zürich zu treffen; sie soll im Herbst stattfinden.

Der Präsident der Sektion Bern, Herr Architekt *Baumgart,* wirft einen Rückblick auf die Tätigkeit des aus dem Zentral-Komitee scheidenden Präsidenten Herrn A. Geiser und dankt ihm für seine grossen Verdienste um den Verein. Die Versammlung gibt ihrer Sympathie für den Scheiden den durch Erheben von den Sitzen Ausdruck und ernennt Herrn Stadtbaumeister *A. Geiser zum Ehrenmitglied* des Vereins. Dieser dankt in bewegten Worten für die ihm dadurch widerfahrene Ehrung.

Die Delegiertenverammlung schlägt sodann die Ernennung von zwei weitern Ehrenmitgliedern vor: nämlich der Herren Oberst *Ed. Locher* und Dr. *M. Rosenmund* in Anerkennung ihrer ganz hervorragenden Leistungen beim Simplonunternehmen. Auch dieser Antrag wird von der Versammlung einstimmig zum Beschluss erhoben.

Herr Stadtbaumeister Geiser gedenkt noch in Kürze der seit der Generalversammlung in Chur dahingeschiedenen Mitglieder, zu deren Ehren die Anwesenden sich von ihren Sitzen erheben.

5. Als nächster Versammlungsort wird gemäss dem Vorschlag der Delegiertenversammlnug *Genf* gewählt.

6. u. 7. Die beiden hierauf folgenden Vorträge der Herren Dr. *C. H. Baer,* Redaktor der Schweiz. Bauzeitung, und Prof. Dr. *M. Rosenmund* werden im Wortlaut in der „Schweiz. Bauzeitung" erscheinen.

Mit Worten des Dankes für das überaus zahlreiche Erscheinen und besten Wünschen für den weitern Verlauf des Festes schliesst der Vorsitzende um 11 1/2 Uhr die XLI. Generalversammlung.

Der Aktuar:
Eugen Probst, Architekt.

„Aus Zürichs Maschinenindustrie."

(Schluss.)

Den in Nummer 7 gebrachten, vergleichenden Darstellungen typischer Beispiele von Maschinenkonstruktionen aus alter und neuester Zeit, die wir mit Benützung der den analogen Abbildungen im II. Bande der Festschrift für die 50-jährige Jubelfeier des Polytechnikums zugrunde gelegten Originalpläne in grösserem Masstabe wiedergaben, lassen wir auf den Seiten 98 und 99 zwei weitere Darstellungen folgen. Diese betreffen: in Abbildung 8 eine stehende Woolfsche 50 *P. S.* Balancier-Dampfmaschine von Escher Wyss & Cie. aus dem Jahre 1860 und in Abbildung 9 die ebenfalls stehend angeordnete, 1200 *P. S.* Verbund-Dampfmaschine, die von der gleiclen Firma im Jahre 1902 im Kubelwerk[1]) bei St. Gallen aufgestellt wurde. Bei letzterer ist die Hochdruckseite mit Ventilsteuerung, die Niederdruckseite dagegen mit Corlissteuerung versehen.

Die Erweiterung des Rathauses in München.

Ausgeführt von Architekt Professor *Georg von Hauberrisser* in München.

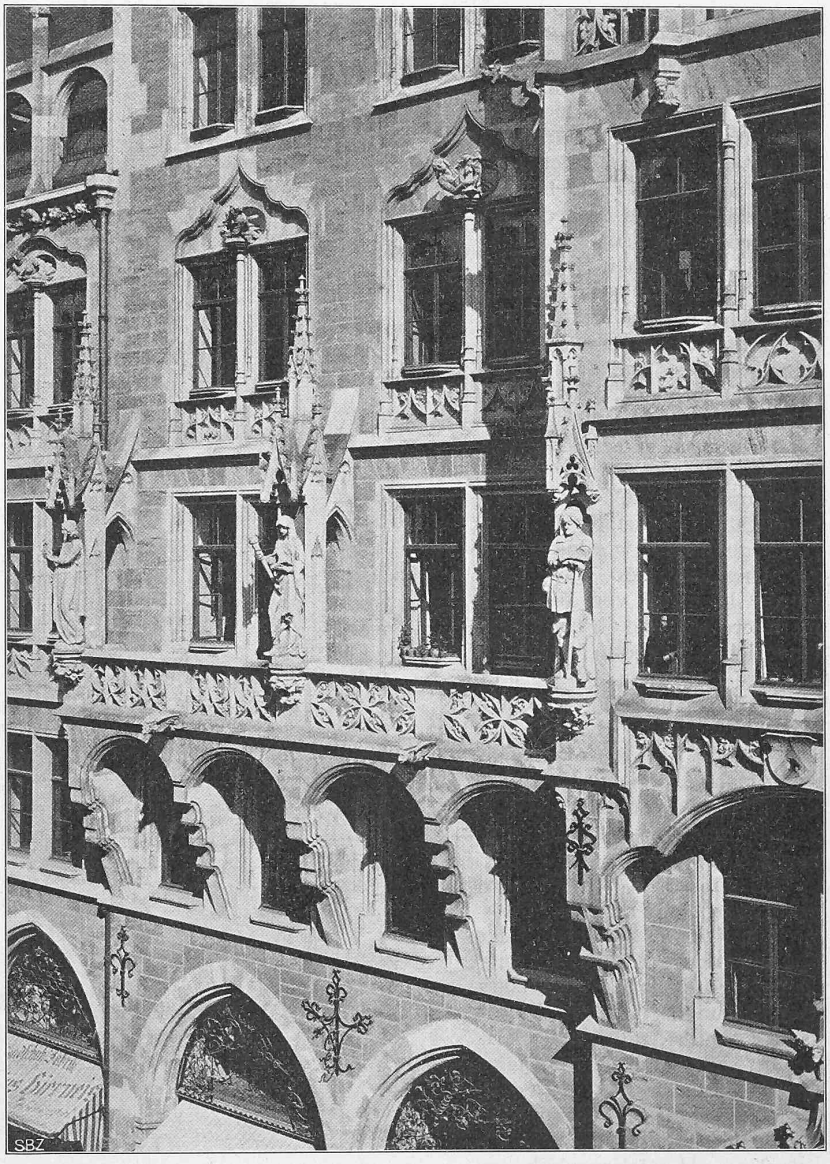


Abb. 8. Ausschnitt aus dem Mittelteil der Weinstrassen-Fassade.

Die bauliche Entwicklung des Hafens von Genua.

Von *E. Bavier,* Ingenieur in Zürich.

Der Hafen von Genua bildet als Endpunkt der Gotthardbahn und der ihrer Vollendung entgegengehenden Simplonbahn den nächsten und wichtigsten Stapelplatz für die schweizerisch-überseeische Ein- und Ausfuhr und es dürfte daher die Geschichte seiner baulichen Entwicklung für unsere technischen Kreise einiges Interesse bieten.

Die nachfolgenden, auf diese Entwicklung bezüglichen Angaben sind in der Hauptsache dem amtlichen Berichte entnommen, den die Genueser Hafenbehörde bei Anlass der italienischen Landesausstellung in Palermo im Jahre

[1]) Bd. XLIII, S. 467.

1892 über die allmähliche Ausgestaltung und die damalige Leistungsfähigkeit des ihr unterstehenden Hafens erstattet hat[1]); sie wurden unter Berücksichtigung der seither ausgeführten Arbeiten für weitere Vergrösserung und Vervollständigung des Hafens ergänzt mit Benutzung behördlicher Pläne und Berichte, sowie verschiedener anderer Veröffentlichungen und Fachschriften.[2])

I. Vorgeschichte.

Schon zur Zeit der Gründung Roms (753 v. Ch.) wohnte an der zwischen den heutigen Häfen von Nizza und Spezia sich ausdehnenden nördlichen Küstenstrecke des Mittelländischen Meeres das Volk der Ligurer, das, durch die zahlreichen und tiefen Einbuchtungen der Küste und die dadurch gebildeten natürlichen Häfen zum Zwecke des Fischfangs und des Handels auf das Befahren des Meeres angewiesen, sich so zu einem Stamm verwegener Seefahrer, umsichtiger und verschlagener Handelsleute herausbildete. In der Mitte des grossen ligurischen Golfes und an einer durch die besonders tief eingeschnittene und windgeschützte Einbuchtung begünstigten Stelle desselben war, bald nach Roms Gründung, Genua, die spätere wichtigste Hafenstadt der Ligurer gegründet worden.

Ungefähr 200 J. v. Chr. wurde Ligurien von den Römern erobert und ihrem Reich einverleibt; hiedurch wurde Genua zur Hauptstadt und zum Mittelpunkt des Handels der römischen Provinz Ligurien und dehnte allmählich seine Handelsbeziehungen nach den meisten Küstenländern des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres aus.

Nach dem Untergang des weströmischen Reiches (476 n. Chr.) und infolge der Stürme der Völkerwanderung kamen Stadt und Landschaft Genua unter langobardische, später unter fränkische Herrschaft. Im Anfang des X. Jahrhunderts gelang es dem Gemeinwesen, die Fremdherrschaft abzuschütteln und eine selbständige Handelsrepublik zu gründen, die bis gegen Ende des Mittelalters sich mit ihren Schwesterrepubliken Venedig und Pisa um die Oberherrschaft im östlichen Teile des Mittelländischen Meeres stritt und mehrere wichtige Inseln, sowie grössere Küstenstriche desselben ihrer Herrschaft unterwarf. Durch diese Eroberungen, sowie durch die Gründung zahlreicher und blühender Handelskolonien an den westlichen Küsten des Mittelmeeres, am Schwarzen und am Asow'schen Meere erschloss sich Genuas unternehmungslustigem Volke von Seefahrern und Kaufleuten eine unerschöpfliche Quelle grossen Reichtums, dem aufstrebendem Staate aber der Weg zu weitreichendem Ansehen und glänzender Macht. Der Aufschwung und die wachsende Bedeutung der Stadt und Republik bildeten denn auch bald die Veranlassung, den natürlichen Hafen nach und nach durch bauliche Anlagen den zunehmenden Ansprüchen des Handels, der Schiffahrt und des Kriegshandwerkes anzupassen.

Die hervorragende Wichtigkeit des Genueser Hafens von den ältesten Zeiten bis auf unsere Tage ist, ausser seiner weit vorgeschobenen Lage gegen die fruchtbare lombardische Ebene und gegen die Alpenübergänge hin, besonders auch seiner ausnahmsweise günstigen örtlichen Beschaffenheit und seiner dadurch bedingten, nie unterbrochenen leichten Zugänglichkeit selbst für Schiffe von grossem Tiefgang zuzuschreiben, zumal im Laufe der Jahrhunderte

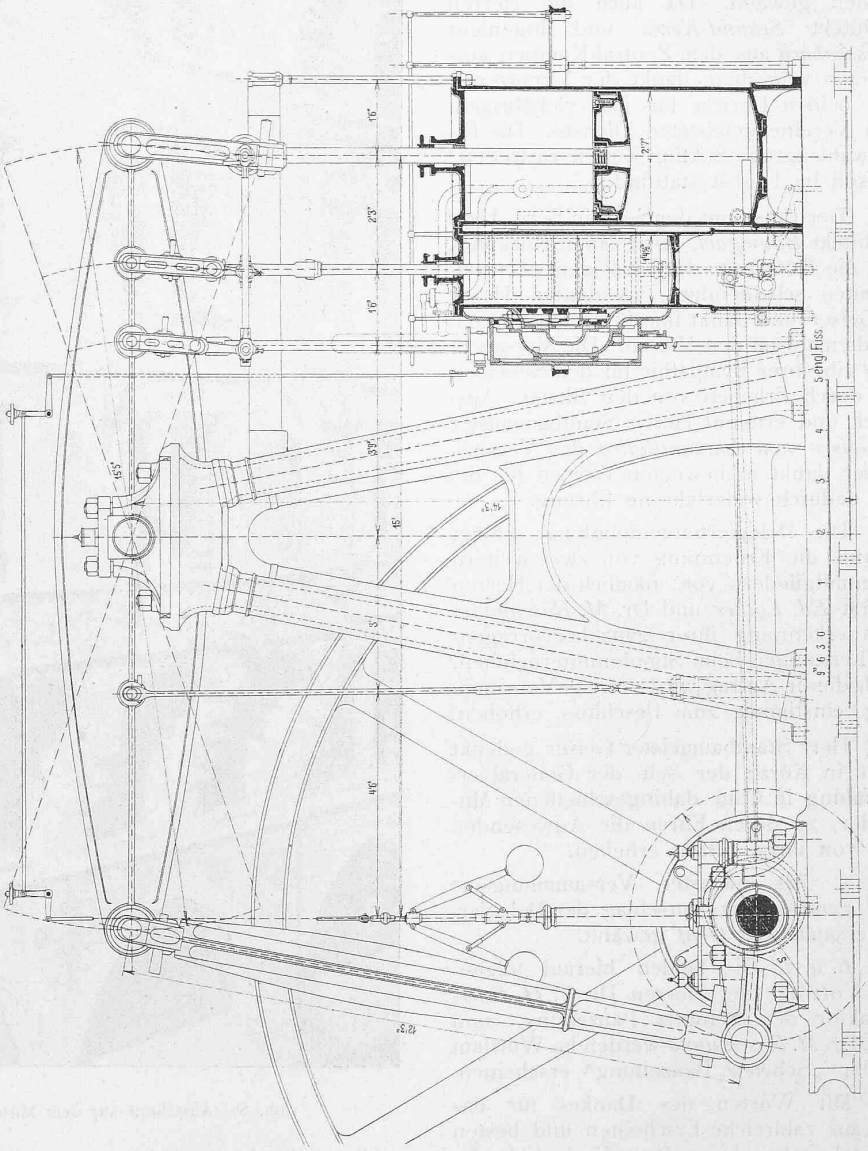


Abb. 8. Woolfsche 50 *P. S.* Dampfmaschine. — Masstab 1 : 40. — Gebaut von *Escher Wyss & Cie.* 1860.

„Aus Zürichs Maschinenindustrie."

beinahe alle andern ligurischen Häfen durch die Ablagerungen der in sie selbst oder in ihrer Nähe ins Meer ausmündenden Flüsse und Gebirgsbäche ausgefüllt worden sind. Diese Verlandung der kleinern Häfen fand laut geschichtlicher und mündlicher Ueberlieferung und nach wissenschaftlichen Forschungen zum grössten Teil schon im ersten Jahrtausend des Bestandes von Genua statt, d. h. bis ungefähr zu seiner Entwicklung als selbständige Republik und setzte sich bis zum Ende des Mittelalters fort; so ist geschichtlich festgestellt, dass Albenga, das jetzt 1 ½ *km* vom Meere entfernt liegt, bis um das Jahr 1400 einen viel benutzten guten Hafen hatte; der Hafen von Chiavari fing ums Jahr 1300 an zu verlanden, wurde nach und nach unzugänglich und verlassen; ums Jahr 1650 strandete an der dortigen Küste ein schwedisches Schiff, dessen Kapitän,

[1]) Corpo Reale del Genio Civile. Ufficio dei Lavori marittimi della Provincia di Genova: *Porto di Genova.* 1892.

[2]) Hauptsächlichste Quelle für die geschichtlichen Angaben: *N. Malnate*, «Del Porto di Genova» 1892.

„Aus Zürichs Maschinenindustrie."

Nach den Originalplänen vergrösserte Abbildungen aus dem II. Band der Festschrift zum 50-jährigen Jubiläum des eidgenössischen Polytechnikums.

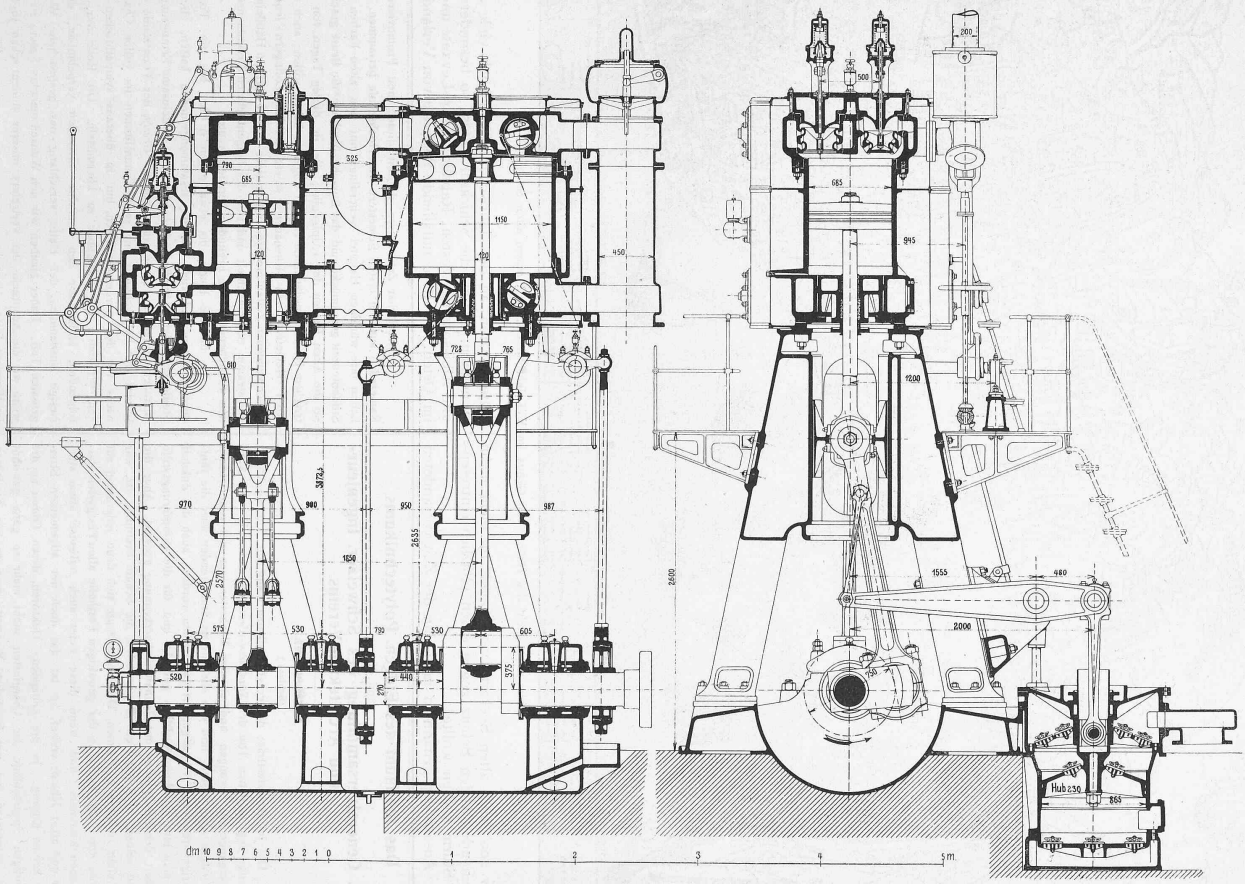


Abb. 9. 1200 *P. S.* Vertikale Verbund-Dampfmaschine für das Kubelwerk. — Vertikalschnitte im Masstab 1 : 40. — Gebaut von *Escher Wyss & Cie.* 1902.