

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 18

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Doch die Sache ist zu ernst, um sich in solchen Betrachtungen zu ergehen, und die Frage ist gewiss nicht überflüssig: Woher kommen solche Zustände? Unseres Erachtens liegt der Fehler an der Gesetzgebung und an der juristischen Praxis. Gibt es ja noch Juristen, welche eine criminelle Verfolgung in solchen Fällen als nicht für geboten erachten und welche dieselben bloss civilgerichtlich bestraft wissen wollen.

Gegenüber den gewaltigen Fortschritten der Technik ist die Jurisprudenz zurückgeblieben. Die Alten kannten keine Transportunternehmungen in dem Umfang, wie sie die Neuzeit geschaffen hat. Die gute Leistung solcher Unternehmungen erfordert ein ungewöhnliches Mass von Kenntnissen, eine peinliche Sorgfalt und ein potenziertes Verantwortlichkeitsgefühl. Wo dies nicht vorhanden ist, sind Unfälle fast unausweichbar. Der Masstab, nach welchem diese zu beurtheilen sind, sollte ein weit strengerer sein.

Es genügt jedoch nicht, dass von der Leitung solcher Unternehmungen eine grössere Summe von Umsicht gefordert wird, sondern es sollte überhaupt vermieden werden können, dass, soweit menschliches Ermessen geht, der Betrieb derselben in gewaltsamer Weise gefährdet wird.

Hier kommen wir zur Besprechung von Uebelständen, die wir schon oft hervorgehoben haben, nämlich zur Frage der staatlichen Ueberwachung. Die cantonalen Ueberwachungsorgane haben sich in den meisten Fällen als ungenügend erwiesen, und es wäre doch wahrlich nicht verfrüht, den Versuch zu wagen, ob eine gutorganisirte eidg. Ueberwachungsbehörde hier bessere und geregeltere Zustände herbeiführen könnte.

Wettbewerb für eine reformirte Kirche in Rheinfelden.

Im Anschluss auf das in Nr. 8 dieses Bandes veröffentlichte Gutachten des Preisgerichtes über diesen Wettbewerb lassen wir auf den beiden vorhergehenden Seiten dieser Nummer Abbildungen der drei preisgekrönten Entwürfe folgen. Wie die Herren Preisrichter bereits hervorgehoben haben, darf dieser Wettbewerb, trotz der geringen Bausumme und der bescheidenen Preise als ein erfreulicher bezeichnet, und die prämiirten Entwürfe können für ähnliche in kleinen Verhältnissen auszuführende Kirchenbauten als nachahmenswerthe Vorbilder betrachtet werden.

Riemenscheiben aus Holz.

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika werden seit einiger Zeit — wie uns berichtet wird mit gutem Erfolg —

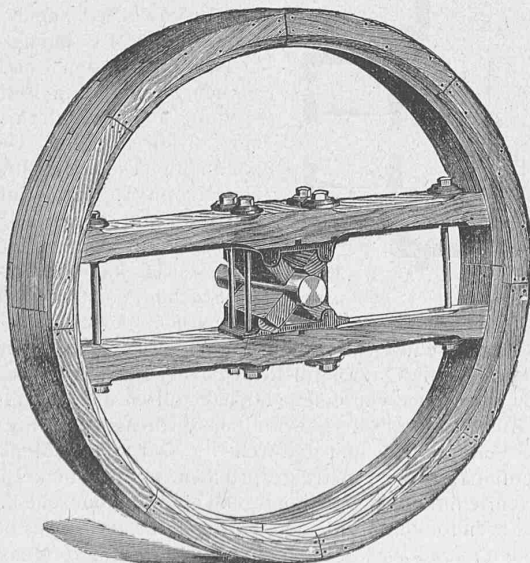


Fig. 1. Gewöhnliche Riemenscheibe.

zweitheilige Riemenscheiben aus Holz verwendet, die gegenüber den gebräuchlichen Scheiben aus Gusseisen, Schmiedeisen oder Stahl verschiedene Vortheile aufweisen. Erstens sind sie 40 bis 70% leichter als die gewöhnlichen eisernen Scheiben, dann lassen sie sich beliebig von einer Welle auf andere von grösserem oder kleinerem Durchmesser aufpassen und

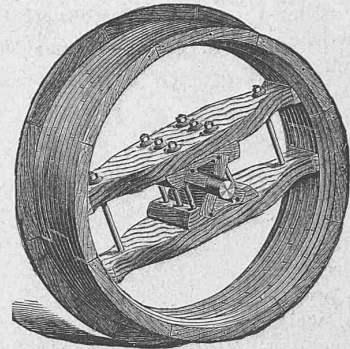


Fig. 2. Riemenscheibe mit einer Flantsche.

endlich sollen sie, bei gleicher Riemenspannung, im Stande sein 25% mehr Kraft zu übertragen als die gewöhnlichen Scheiben. Die aus ganz trockenem Holz hergestellten und genau centrirten Riemenscheiben werden in Durchmessern

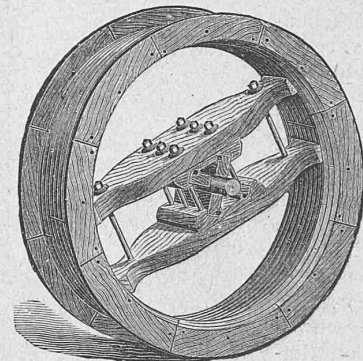


Fig. 3. Riemenscheibe mit zwei Flantschen.

von 225 bis 1825 mm und entsprechenden Breiten von 75 bis 450 mm angefertigt und kosten bis nach London geliefert 13 bis 368 Fr., je nach Durchmesser und Breite. Es werden auch Scheiben mit einer oder zwei Flantschen hergestellt. Die beigedruckten Abbildungen geben über die Construction dieser Scheiben genügenden Aufschluss.

Miscellanea.

Einige Geschwindigkeiten. Unter diesem Titel hat Herr Ingenieur Joh. Olshausen in Frankfurt a. M. eine Druckschrift herausgegeben, in welcher eine reichhaltige Sammlung von Geschwindigkeitsbestimmungen in übersichtlicher Weise zusammengestellt ist. Obschon ähnliche Uebersichten sowohl in der technischen Fachliteratur als auch in den grösseren Conversations-Lexiken zu finden sind, glauben wir doch mit einem gedrängten Auszug aus dem genannten Schriftchen unsern Lesern um so eher einen Dienst zu leisten, als die von Herrn Olshausen zusammengestellten Geschwindigkeitsziffern auf den neuesten Erhebungen fussen und, so viel wir beurtheilen können, mit grosser Sorgfalt erhoben worden sind. Wir beschränken unsern Auszug auf folgende Angaben:

	in der Secunde.
Vorrücken der Gletscher in d. Alpen u. in Grönland	0,006 bis 0,175 mm
Schnecke	1,5 mm
Waldameise	4,6 "
Grundwasser	0,12 bis 7,0 mm
Themse bei London	100 mm
Frachtwagen	0,8 m
Ströme und Flüsse in Deutschland	0,57 bis 2,27 m
Pferd im Schritt	1,10 m
Golfstrom	0,95 bis 1,15 m

	in der Secunde.
Infanterie, deutsche	1,04 bis 1,30 m
Fussgänger	1,11 " 2,42 "
Reiter, langandauernde Tourenleistung	1,36 " 1,70 "
Pferd im Trab	2,10 m
Postwagen	2,20 "
Torpedoboot	3,60 "
Schnellläufer	2,60 bis 4,00 m
Rheidampfer	2,50 " 4,20 "
Ruderboot (acht Mann)	4,50 " 4,96 "
Pferd im Galopp	4,50 m
Segelschiff	4,60 bis 8,02 m
Schlittschuhläufer	5,70 " 9,50 "
Radfahrer, mehrtägige mittlere Leistung	2,78 m
" zwölfstündige Parforcetour	4,35 "
" kürzere Wettfahrten 400 bis 10000 m	9,50 bis 12,40 m
Seedampfer	4,65 bis 11,60 "
Rennpferd, englisches	10,20 " 25,00 "
Jagdhund	25,00 m
Eisenbahnzüge in Deutschland:	
Güterzüge 30 bis 45 km in der Stunde	8,33 bis 12,50 m
Eilzüge 43 " 47 " " " " "	12,00 " 13,00 "
Personenzüge 55 " 75 " " " " "	16,20 " 20,80 "
Schnellzüge 85 " 90 " " " " "	23,60 " 25,00 "
Schnellzüge in Frankreich 62 bis 72 km in d. St.	17,20 " 20,00 "
" " England 64 " 105 " " " " "	17,90 " 29,20 "
Schnellzug einer electr. Bahn (Experim.) (200 km)	55,70 m
Luftballon	20,70 bis 71,40 m
Rauchschwalbe oder Briefschwalbe	45,00 " 90,00 "
Orkan nach der Beaufort-Scala	40,20 m
Tornado	15 bis 150 m
Dynamitbombe der Graydon'schen Kanone	187 m
Leuchtende Wolken 83 km über dem Erdboden	308 "
Schall, je nach Temperatur und Barometerstand	332,5 bis 350,3 m
Infanteriegewehrkeugel	430 m
Geschoss der deutschen Feldartillerie	450 "
" " " Küstenartillerie	510 "
Achsendrehung der Erde am Aequator	464 "
Fortpflanzung d. Bodenerschütterung b.e. Pulverexpl.	600 "
" " " " " Erdbeben	3000 "
Planeten a. ihrer Bahn um d. Sonne (Neptun-Merkur)	6500—49 500 m
Planetarische Nebel	1700—58 500 "
Sternschnuppen im Mittel	643 800 m
Licht (nach Bradley aus der Aberration bestimmt)	316 466 000 m
Electricität im Kupferdraht	450 000 000 m

Auszeichnung. Man theilt uns mit, dass an der Italo-Amerikanischen Ausstellung in Genua die einzige goldene Medaille in der Section für Granit, Marmor und andere Steine an Herrn Nicola della Casa in Baveno ertheilt wurde. Er hatte zwei prächtige, etwa 6 m hohe Säulen aus hellrothem Baveno-Granit ausgestellt, welche mit 23 andern für die St. Jakobs-Kirche in Rom bestimmt sind, die von der katholischen Welt bei Anlass des Pabst-Jubiläums von Leo XIII. errichtet werden soll.

Die Locomotiven der Erde. Die Gesamtzahl der jetzt vorhandenen Locomotiven der Erde beträgt nach der „Zeitschrift des V. D. I.“ etwa 109 000. Sie vertheilt sich auf die Welttheile etwa wie folgt: Europa 63 000 Stück, Amerika 40 000 Stück, Asien 3300 Stück, Australien 2000 Stück und Afrika 700 Stück. Auf die einzelnen Länder vertheilen sie sich in folgender Weise:

<i>Europa.</i>	
Deutschland	15 000 Stück
Oesterreich-Ungarn	5 000 "
Italien	4 000 "
Grossbritannien und Irland	17 000 "
Frankreich	11 000 "
Russland	3 500 "
Belgien	2 000 "
Niederlande	1 000 "
Schweiz	900*) "
Spanien	1 000 "
das übrige Europa	2 600 "
zusammen 63 000 Stück.	

*) Diese Zahl ist zu gross, denn laut der eidg. Statistik des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen betrug die Gesamtzahl sämtlicher Locomotiven am Ende des Jahres 1890 nur 767.

<i>Amerika.</i>	
Vereinigte Staaten	35 000 Stück
Canada	2 000 "
das übrige Amerika	3 000 "
zusammen 40 000 Stück.	
<i>Asien.</i>	
Englisch Indien	2 500 Stück
das übrige Asien	800 "
zusammen 3 300 Stück.	

Zum Gedächtniss an August Wilhelm von Hoffmann, den bedeutenden Gelehrten und Forscher, beabsichtigt die deutsche chemische Gesellschaft die Stiftung und Erbauung eines Hoffmann-Hauses in Berlin, welches in erster Linie chemischen Bestrebungen dienen, zugleich aber auch andern wissenschaftlichen Vereinigungen eine gastliche Stätte bieten soll. Zu diesem Zwecke wendet sich die genannte Gesellschaft an die Verehrer, Schüler und Freunde des Verstorbenen, sowie an Alle, die aus den Forschungen Hoffmanns Nutzen gezogen oder geistige Anregung empfangen haben, mit der Bitte um Beiträge, die an den Schatzmeister der Gesellschaft, Herrn Dr. J. F. Holtz, Müllerstrasse 170/171 in Berlin N., abgeliefert werden können.

Die Berner Brückenfrage ist durch die Abstimmung vom letzten Sonntag in einer für manchen Bewohner der Bundesstadt unerwarteten Weise entschieden worden, indem sich die Einwohnerschaft mit etwa drei Viertheilen sämtlicher Stimmen für die Erbauung der Kornhausbrücke ausgesprochen hat. Es betrug die Stimmenzahl für das Initiativ-begehren betreffend die

Kornhaus-Brücke: Ja 4459 Nein 1576 Total 6035
Waisenhaus-Brücke: " 1591 " 4417 " 6008

Es muss nun die Frage zur Abstimmung kommen, ob man eine steinerne oder eine Eisenbrücke will; darauf hat der Gemeinderath einen Entwurf der Brücke vorzulegen.

Po-Brücke bei Cremona. Am 20. September d. J. wurde die von den Werkstätten in Savigliano (Società Nazionale delle Officine di Savigliano) ausgeführte, nahezu einen Kilometer (945,46 m) lange Eisenbrücke über den Po bei Cremona dem Verkehr übergeben. Die Eisenconstruccion dieser für den Eisenbahn-, Tramway-, Fuhrwerk- und Fussgängerverkehr dienenden, auf elf gemauerten Pfeilern ruhenden Brücke hat ein Gewicht von nicht weniger als 10000 t.

Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern. Der schweiz. Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 25. October zum Vice-Director genannten Amtes gewählt: Herrn *Gottfried Fahrner* von Stammheim, bisheriger administrativer Inspector im schweiz. Eisenbahndepartement. Wir gratuliren!

Internationales Postbureau. Zum Director desselben, mit Amtsantritt auf den 1. Januar 1893, wurde vom Bundesrath am 25. dies ernannt: Herr Ober-Postdirector *Eduard Höhn* von Wädensweil.

Concurrenzen.

Electricische Energieübertragung Pré aux Clées-Neuchâtel. Die Direction der öffentlichen Arbeiten der Stadt Neuchâtel schreibt zur Erlangung von Entwürfen für eine electricische Station bei Pré aux Clées an der Reuse und für die Leitung und Vertheilung des electricischen Stromes nach dem 9 km entfernten Neuchâtel einen internationalen Wettbewerb aus.

Dem uns gütigst zugestellten Concurrenzprogramm nebst dem dasselbe begleitenden umfassenden Planmaterial entnehmen wir vorläufig nachfolgende Angaben, uns vorbehaltend in unserer nächsten Nummer einlässlicher auf die Bestimmungen dieses interessanten Wettbewerbes einzutreten.

Der Termin für die Einsendung der Entwürfe geht mit dem 15. Januar 1893 zu Ende. Für die drei besten Entwürfe sind Preise von 5000, 4000 und 3000 Fr. ausgesetzt. Das Preisgericht besteht aus Herrn Dr. Hirsch, Director der Sternwarte in Neuchâtel, als Präsident und den HH. Prof. Dr. H. F. Weber in Zürich, Prof. Colombo in Mailand, Ing. Oscar von Miller in München und Ing. R. W. Picou in Paris, als Mitgliedern.

Es handelt sich um die Turbinen- und Dynamo-Anlage in Pré au Clées, die Leitung des Stromes und Vertheilung desselben für Licht- und Kraftinstallationen. Die verfügbare Wasserkraft der Reuse beträgt 952 P. S. im Minimum und 2800 P. S. im Maximum. Eine vierzehntägige öffentliche Ausstellung sämtlicher Entwürfe nach dem Spruch