

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

etwas gross erscheinen sollte, so ist diesem Einwand dadurch Rechnung getragen, dass den aufeinanderfolgenden Zahlwerthen jeweilen die Differenzen beigelegt und (wie bei den Logarithmentafeln) besondere Differenztafelchen für die einzelnen Minuten beigelegt sind, so dass die nöthigen Interpolationen jederzeit schnell im Kopf gemacht werden können.

Die Tafel II dient zur Berechnung der Peripheriewinkel für bekannte Bogenlängen und ist eingerichtet wie die Tafel des ersten Taschenbuches. Beigelegt ist am Schlusse derselben eine Tabelle zum Verwandeln alter Theilung in neue und umgekehrt. — Sollen dagegen die Bogenpunkte mittelst Abscissen und Ordinaten von der Tangente oder Sehne aus abgesteckt werden, so ist dafür Tafel III zu benutzen, in welcher diese Grössen für Radien von 100 bis 950 *m* (bezw. 10—95 und 1000—9500) berechnet sind, und zwar so weit als diess vom Verfasser für die Praxis als dienlich erachtet wird, nämlich für die Ordinaten nicht über eine Entfernung von 30 *m* und für die Abscissen nicht über eine solche von 200 *m* hinaus; hingegen sind die Berechnungen gegenüber anderen Tafeln etwas detaillirter, und dieselben geben für Bogenlängen bis auf 20 *m* die Werthe von Meter zu Meter, und über 20 *m* hinaus von 2 zu 2 *m*. Die überall eingeschriebenen Differenzen ermöglichen auch hier, mittelst Interpolation die Werthe für ganz beliebige ungerade Längen zu bestimmen. — Als Anhang oder Tafel IV ist eine Berechnung der Längen des äusseren und inneren Schienenstranges für eine Bogenlänge von 100 *m*, für Radien von 100—950 *m*, und zwar 1) bei Normalspurweite, 2) bei einer Spurweite von 1 *m*, 3) bei einer solchen von 75 *cm* beigelegt; diese Tafel ist bequem zur Bestimmung der Zahl und der Längen der Differenzschienen.

Eine einleitende Gebrauchsanweisung enthält alle zur Benutzung dieser Tabellen erforderlichen Erläuterungen nebst Beispielen, und wir stehen nicht an, diese practisch und handlich eingerichteten und hübsch ausgestatteten beiden Schriften allen mit solchen Arbeiten beschäftigten Technikern bestens zu empfehlen.

—st—

Miscellanea.

Eisenbahnunglück auf der Arth-Rigi-Bahn. Am letzten Dienstag Nachmittag, als der letzte Zug in dieser Saison mit dem bisher noch auf der Linie beschäftigt gewesenem Personal sammt den Betriebsmaterialien der Stationen Staffei und Kulm zu Thale fuhr, ereignete sich auf der erwähnten Zahnradbahn oberhalb der Station „Fruttl“ ein Unglücksfall, der dem Locomotivführer Schmidig das Leben kostete und bei welchem neun Personen mehr oder weniger schwer verwundet wurden, während mehrere Passagiere ohne Verletzung davon kamen. Nach einer im „Vaterland“ erschienenen detaillirten Schilderung der Katastrophe (die jedoch durch eine Depesche der Betriebsdirection der Arth-Rigibahn in der „Neuen Zürcher-Zeitung“ theilweise dementirt wird) bestand der um 2 Uhr Nachmittags von der Station Kulm abgegangene Zug aus der Locomotive, zwei Gepäck- und einem Personenwagen. In der Nähe der sogenannten „Kräbelwand“ erfolgte „ein gewaltiger Ruck, gleichsam von einer plötzlichen Stauung herrührend“, worauf der Zug in eine beschleunigte Bewegung gerieth, entgleiste, „mit Blitzesschnelle noch etwa 420 *m* auf der Bahnlinie weiter kollerte und dann bei einer Curve den Damm hinunterstürzte, wo er förmlich auseinander barst“. Ueber die Ursache des Unglücks lassen sich selbstverständlich noch keinerlei bestimmte Anhaltspunkte geben. Ob dieselbe von einem Achsenbruch der Locomotive herrührt, wie vermuthet wird, oder ob andere Umstände mitgewirkt haben, wird die sofort vom eidg. Eisenbahndepartement angeordnete Untersuchung zeigen. So viel scheint indess jetzt schon klar zu sein, dass das Dienstpersonal sich insofern einer argen Nachlässigkeit schuldig gemacht hat, als nicht sofort die Luft- und Handbremsen in Thätigkeit gesetzt wurden; auch sollen, entgegen der Vorschrift, die Locomotive und sämtliche Wagen unter sich gekuppelt gewesen sein. Wahrscheinlich wurde auch rascher gefahren, als vorgeschrieben ist.

Einsturz eines Neubaus in Hamburg. Am 14. dies stürzte zu Hamburg ein kürzlich gerichteter Neubau theilweise zusammen, wobei zwei Arbeiter getödtet und zwei schwer verwundet wurden. Ueber die Ursachen des Zusammensturzes der beiden Frontmauern des Eckhauses, sowie eines Theiles der Innenmauern lässt sich nichts Bestimmtes sagen, doch scheinen die Pfeiler des zu Läden eingerichteten Erdgeschosses, von denen ein Pfeiler von etwa 51 zu 51 *cm* Stärke stehen geblieben ist, laut der Deutschen Bauzeitung nur sehr geringe Abmessungen gehabt zu haben. Die Umfassungsmauern der sämtlichen 4 Obergeschosse hatten 1½ Stein Stärke, während die inneren Scheidewände

nur ½ Stein stark und allein die Mauern des Treppenhauses 1 Stein stark ausgeführt waren. Auch scheint die Construction des etwa 1 *m* weit vorgebauten, durch alle 4 Obergeschosse reichenden breiten Erkers, welcher auf ausgekragten Eisenschienen ruhte, etwas mangelhaft gewesen zu sein.

Die Dampfmaschine der Gegenwart. In der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ fasst Herr G. Nimax in Köln, bei Anlass einer Berichterstattung über Versuche mit einer Corlissdampfmaschine aus den Werkstätten von Schneider & Co. im Creusot, die Eigenschaften der „Dampfmaschine der Gegenwart“ folgendermassen zusammen: Grosse Kolbengeschwindigkeit, hohe Anfangsdampfspannung im Cylinder mit noch höherer Dampfspannung im Kessel, Anwendung wirksamer Dampfmäntel mit Drosselung des Dampfes vor Eintritt in den Arbeitscylinder, sachgemässe Anwendung der Condensation und entsprechender Expansions- und Compressionsgrad.

Das nächste fünfzigjährige Eisenbahn-Jubiläum feiert Deutschland und zwar am 7. December dieses Jahres. An diesem Tage werden 50 Jahre seit der Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth verflossen sein. Die Concession zu dieser ersten deutschen Eisenbahn wurde 19. Februar 1834 ertheilt; der Bau begann Anfangs Mai 1835 unter der Leitung von Ingenieur Denis und war schon im December des nämlichen Jahres vollendet.

Perspectograph von Ritter. Es freut uns, mittheilen zu können, dass der in Bd. III Nr. 14 u. Z. beschriebene Perspectograph von Architect Ritter in Frankfurt a./M. an der internationalen Erfindungs-Ausstellung in London mit der goldenen Medaille ausgezeichnet wurde.

Concurrenzen.

Postgebäude für Luzern. Das für diese Concurrenz vom Bundesrath ernannte Preisgericht, bestehend aus den Herren Prof. *Bluntschli* in Zürich, Architect *Camoletti* in Genf, Baupräsident *Flückiger* in Bern, Oberpostdirector *Höhn* in Bern & Baudirector *Wüest* in Luzern hat letzte Woche in Bern getagt und die Preise folgendermassen vertheilt:

- I. Preis im Betrag von Fr. 2500 an Herren von Muralt & Gull, Architecten in Zürich.
- II. Preis im Betrag von Fr. 2000 an Herren Hirsbrunner & Baumgart, Architecten in Bern.
- III. Preis im Betrag von Fr. 1000 an Herren C. Mauerhofer, Architect in Lausanne & H. Mauerhofer, Schüler der Ecole des beaux arts in Paris.

Das motivirte Gutachten des Preisgerichtes wird, wie wir hören, in Bälde zur Veröffentlichung gelangen. Im Ganzen sind 48 Entwürfe eingesandt worden, die im Gebäude des alten Inospitals öffentlich ausgestellt sind.

Lutherdenkmal in Berlin. Zu der in Bd. V Nr. 10 mitgetheilten Preisbewerbung für ein Lutherdenkmal sind 47 Entwürfe eingesandt worden, die seit dem 12. dies in den oberen Räumen der Kunstacademie zu Berlin öffentlich ausgestellt sind. Das Urtheil des Preisgerichtes ist noch nicht bekannt. Als gute Entwürfe, die bei einer künstlerischen Gesamtaufassung Streben und Talent bekunden, nennt das „Wochenblatt für Baukunde“ die mit dem Motto: „Die Reformation in den Marken“, „Brunn alles Heils“, „Reformation“, „Brandenburg“, „Paulus“, „93—58“, „In Treue fest“, „Das Wort sie sollen lassen stahn“ (B), „Mit Gott“ und „Ich glaube“.

Casino in Chemnitz. Das Preisgericht beschloss bei dieser Preisbewerbung einstimmig, den ausgesetzten ersten Preis von 2500 M. (vide Nr. 3 dieses Bandes) mit einem zweiten Preise von 1500 M. zusammenzulegen und hieraus zwei erste Preise zu bilden. Die beiden ersten Preise von je 2000 M. erhielten die HH. Architecten *Georg Weidenbach* und *A. Köppl* in Leipzig für ihren Entwurf „Phönix“ und Herr Architect *Fritz Kaysser* in Frankfurt a./M. für dessen Entwurf „Freya“, während ein zweiter Preis den HH. Architecten *Pfeifer & Händel* in Leipzig für ihren Entwurf mit dem Motto: „Glück auf“ zufiel. Im Ganzen waren 32 Arbeiten eingegangen.

Hafenanlagen in Lissabon. Die portugiesische Regierung hat am 24. August ein Preisausschreiben für den Entwurf von Hafenanlagen am rechten Ufer des Tajo in Lissabon erlassen. Preise 34 000 und 22 500 Fr. Termin: 24. December 1885. Ohne genaueste Kenntniss der Localitäten und der dortigen Verhältnisse ist ein Erfolg nicht voraussichtlich.