

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 11

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Bei der Errichtung von Wasserstationen herrscht grössere Einfachheit als hierzulande. Unbedachte Behälter, häufig durch kleine Oefen oder Gasöfen heizbar, sind nicht selten, und die Wasserkrähne tragen an Stelle eines Armes, welcher den Verkehr gefährden kann, einfach einen Lederschlauch.

Bei kleineren Personen-Stationen laufen die Hauptgleise meist gerade durch, während rechts und links je ein Gleis für Localzüge vorgesehen ist. Mittelperrons, die man früher wol hatte, sind heute, ausser bei grossen Durchgangs-Stationen mit Zweigbahn-Einmündungen, gänzlich abgeschafft. Desgleichen baut man keine Insel-Bahnhöfe mehr, sondern lässt die Linien sich mittels Unter- oder Ueberführungen durchkreuzen, wodurch leicht sonderbare, wenn auch wolbegründete Grundrisse entstehen. Zur Bewältigung des bedeutenden Localverkehrs mancher Städte war eine grosse Anzahl Perrons, mithin bei Kopfstationen eine grosse Bahnhofsbreite nöthig, welche Anlass bot, das Gebäude an das Stirnende der Bahnhofshalle zu legen. Bei weniger grossem Local- und stärkerem durchgehenden Verkehr fand man es im Interesse des Verkehrs, wie auch zur Erzielung einer grösseren Gebäudeentwicklung zweckmässig, das Gebäude im rechten Winkel um die Halle herum zu führen. Zum Wiegen des Gepäcks dienen sehr häufig Decimalwaagen, deren Wiegeflächen in die Perronfläche eingelassen sind; man vermeidet jedoch die Gewichtsbestimmung nach Möglichkeit und ist nicht ängstlich in betreff des Uebergewichtes. Von dem früheren Gebrauch, das Gepäck auf das Waggondach zu legen, wo es leicht Feuer fängt und die Stabilität des Fahrzeuges beeinträchtigt, auch unbequem auf- und abzuladen ist, ist man gänzlich abgekommen und benutzt dafür sehr häufig eigene, in den Personenwagen angebrachte Gepäck-Coupsés oder auch aushülfsweise Coupsés 3. Classe.

Die Höhe des Perrons war früher bei den verschiedenen Bahnen sehr verschieden und auch heute sind hohe Perrons noch nicht allgemein üblich, wol aber meistens besonders in grossen Bahnhöfen vorhanden. Die Great-Western-Bahn hatte anfangs hohe, dann niedrige Perrons, und ging darauf infolge mehrerer, durch letztere veranlasste Unglücksfälle zur Lage von 84 cm über Schienenoberkante über, während das Handelsamt 76 cm empfiehlt. In überdeckten Hallen bestehen in England die Perrons fast stets aus Holzdielung mit Bandeiseneisen und zwar in der Regel auf einem Unterbau von Holzgerüst oder kleinen Mauerpfeilern. Solche Perrons sind nach Bedarf leicht zu ändern und lassen unter sich einen gegen die Gleise hin offenen Raum frei, welcher für Telegraphen-, Signal-, Gas- etc. Leitungen benutzt wird. Behufs der leichten Verlegbarkeit der Gleise und mit Rücksicht auf den ungehinderten Verkehr und die Sicherheit desselben werden Säulenstellungen meistens vermieden.

Die Droschkenstrassen sind bei den grossen englischen Personenstationen stets bis in die Halle zwischen die Ankunftsperrons geführt, oft mit sehr bedeutenden Kosten auf Brücken über die Gleise hinweg. Diese Einrichtung beschleunigt die Abfahrt der angekommenen Reisenden aus dem Bahnhof in die Stadt ausserordentlich und ermöglicht das Besteigen der Droschke innerhalb der gedeckten Halle statt im Freien. Zur Dämpfung des Geräusches sind Droschkenstrassen mit Holzpflaster versehen. (Schluss folgt.)

**Verein deutscher Ingenieure.** (Schluss der Berichterstattung in Nr. 10.) In der dritten Gesamtsitzung hielt Herr Ingenieur *A. Martens* aus Charlottenburg einen interessanten von zahlreichen bildlichen Darstellungen unterstützten Vortrag über „neue Festigkeitsmaschinen“. Der Redner leitete seinen Vortrag durch die Bemerkung ein, dass bei einem Festigkeitsversuche in erster Linie die mechanische Arbeit gemessen werden soll, welche ein Körper bis zu den einzelnen Abschnitten des Versuches oder bis zum Bruch aufzunehmen im Stande ist. Bei der Messung der Arbeit werden gewöhnlich die beiden Factoren derselben, die Kraft und der Weg, d. i. die Formänderung, gesondert gemessen. Bei den Festigkeitsmaschinen werden drei Hauptbestandtheile unterschieden: der Antrieb, die Waage und das Messwerkzeug; man kann diese drei Theile auch die arbeitsleistenden, die kraftmessenden und die formänderungsmessenden Theile der Maschine nennen. Der arbeitsleistende und der kraftmessende Theil bilden der Regel nach das eigentliche Wesen der Maschine, während der formänderungsmessende Theil zumeist völlig für sich besteht. Bei den selbstanzeigenden Maschinen pflegen die beiden Factoren der Arbeit gemeinsam gemessen und aufgezeichnet zu werden; es entstehen die Festigkeitsaufzeichnungen von den bekannten Formen. Bei den selbstthätigen Maschinen pflegte der Antrieb durch Maschinenkraft zu erfolgen und in einzelnen Fällen durch die Maschine selbst in der Weise geregelt zu werden, dass die Arbeit nach bestimmten Gesetzen geleistet wird. Der arbeitsleistende Theil

der Maschine ist in der Regel ein durch Wasserdruck bewegter Kolben oder eine Schraube mit den nöthigen Angriffswerkzeugen für die Aufnahme des Probekörpers. Der kraftmessende Theil ist entweder als Hebelwaage mit Gewichtsbelastung und auch als Federwaage ausgeführt, oder es wird die durch den Antrieb erzeugte Kraftleistung in einen Flüssigkeitsdruck umgesetzt, welcher durch eine Manometervorrichtung gemessen wird. Der formänderungsmessende Theil der Maschine ist meistens als Hebelzeigerwerk ausgebildet und es sind optische Messverfahren zu Hülfe genommen. — In Bezug auf diese Grundzüge beschreibt nun der Vortragende die verschiedenen Systeme, welche als Maschinen für Zerreihsproben auftreten, und zwar das amerikanische System Emery, die Pohlmeier'sche Maschine, die Zerreihsmaschine von Mohr und Federhaff, das System von Fairbank & Cie. und endlich die in der Aufstellung begriffene Maschine der mechanisch-technischen Versuchsanstalt in Charlottenburg-Berlin, zu deren Betrieb das durch einen von der städtischen Wasserleitung gespeisten selbstthätigen Druckerzeuger gelieferte Druckwasser von 180—200 Atm. zur Verfügung steht.

Es folgten nun noch einige technische Mittheilungen, worauf nach den üblichen Danksagungen und einem Hoch auf den Vorsitzenden, Herrn Maschinenfabrikant Becker in Berlin, die Verhandlungen geschlossen wurden.

**Eine Verbesserung an der Pitot'schen Röhre** nach der von Reichenbach und Darcy festgestellten Form hat Professor Dr. Gieseler in Bonn dadurch erzielt, dass er den ganzen Raum innerhalb der beiden Glasröhren über dem angesaugten Wasser, mit einer Flüssigkeit füllte, die specifisch leichter als das Wasser ist und sich mit demselben nicht vermischt z. B. mit Petroleum. Nach Massgabe des specifischen Gewichtes der beiden Flüssigkeiten steigt das Wasser in dem einen Schenkel und fällt in dem andern bedeutend mehr, als bei der früheren Anordnung. Bei Petroleum ist beispielsweise der zu beobachtende Höhenunterschied etwa 10 mal so gross, als er sein würde, wenn der Raum über dem Wasser in den Röhren mit Luft gefüllt wäre.

**Polytechnikum zu Stuttgart.** Im abgelaufenen Studienjahre war das Stuttgarter Polytechnikum von 336 Studirenden besucht, worunter 214 Württemberger und 122 Nichtwürttemberger. Auf die einzelnen Fachrichtungen vertheilt, war die Frequenz folgende: Architectur-Abtheilung 83, Ingenieur-Abth. 31, Maschineningenieur-Abth. 36, chemische Abth. 80, mathematische und naturwissenschaftl. Abth. 64, allg. wissenschaftl. Abth. 42. Aus der Schweiz waren 22 Studirende eingeschrieben.

**Eisenbahn-Museum in München.** Kürzlich ist in München das schon im Jahre 1882 in Aussicht genomene Eisenbahn-Museum dem Besuche eröffnet worden.

**Die Einweihung des neuen Postgebäudes in Paris,** welche auf den 14. Juli d. J. vertagt war, wird erst im October stattfinden.

## Necrologie.

† **Eduard von Riedel.** Am 24. August ist in München Hofbaudirector Eduard von Riedel, der Nachfolger Klenze's und der Erbauer des Nationalmuseums zu München, im Alter von 73 Jahren gestorben.

## Concurrenzen.

**Zur Erlangung von Entwürfen für einen Altar,** welcher dem Pabst Leo XIII. bei Anlass seines im Jahre 1887 zu begehenden fünfzigjährigen Priesterjubiläums gewidmet werden soll, schreibt eine in Bologna zusammengetretene Commission eine öffentliche Concurrenz aus. Termin 30. Juni 1886. Preise 3500, 700, 500 und 300 Fr. Näheres ist zu erfahren bei Comm. Giovanni Acquaderni, Via Mazzini 94 in Bologna.

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

## Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht in ein grosses Etablissement ein Techniker zur Einrichtung und Ueberwachung der Wasserleitung, der electricischen Beleuchtung, der telephonischen und telegraphischen Einrichtung, der Heizung und Ventilation mit zugehörigen Maschinen. (421)

Kenntniss der deutschen und französischen Sprache ist erforderlich.  
Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.