

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 18

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: 02.04.2025

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

welchem ein Akrobat seine Reiterkünste zeigt, sowie ein kostbarer Alabasterfries (Kyanosfries), der mit blauem Email nach ägyptischer Art überzogen ist. Die Stärke der Palastmauern muss vielfach 1,20 bis 1,70 m betragen haben.

In Tiryns hat man Fürstengräber nicht gefunden, wie Mykenä deren mehrere aufzuweisen hat, die sich in Kuppelgräber und Schachtgräber theilen. Schliemann begann in Mykenä südlich der Ringmauer zu graben und fand bald einen Kyklos aus mit einander verzinkten Steinplatten, den er für eine Agora hielt; wahrscheinlich war es ein Peribolos. Darunter kamen Stellen zu Tage mit der Darstellung von Wagenlenkern, die zu den ältesten Sculpturen in Europa zählen. Hierunter fanden sich Altarsteine und dann erst schliesslich 6 Gräber aus der Heroenzeit mit 17 Personen, bei denen ein unermesslicher Schatz von Goldschmuck, Schwertern u. s. w. gefunden wurde, der jetzt in Athen ausgestellt ist. — Dass die weit ausserhalb gelegenen Kuppelbauten Schatzhäuser gewesen sein sollen, erklärt sich als sehr unwahrscheinlich; im Zusammenhang mit einer Stelle des Pausanias muss man vielmehr Gräber darin erblicken. Sie sind augenscheinlich viel jünger, wie das ersterwähnte und es muss damit Letzteres in die Zeit der Perseiden hineingerückt werden. Das sogenannte Schatzhaus des Atreus aber, das durch Construction und Architectur merkwürdig ist, soll das Grab des Agamemnon sein. Die Auffassung dieser Kuppelbauten als Gräber findet eine Bestätigung in den Entdeckungen Bohns in dem Grabhügel von Menidi bei Athen.

Sprengung von sechs Fabrikschornsteinen in Berlin. Auf dem Grundstücke der Firma Kunheim & Cie. in Berlin, welche ihre Fabrikanlagen nach Köpenick verlegt hat, um das bisher innegehabte Terrain zu Quartieranlagen nutzbar zu machen, fand am 9. und 11. dies die Sprengung von sechs Schornsteinen statt. Die Fabrikgebäude waren bereits abgetragen und es ragten, wie die „Chemiker-Zeitung“ mittheilt, als Zeugen industrieller Thätigkeit nur noch sieben grosse Fabrikschornsteine auf dem weiten Grundstücke empor, deren Abtragung manigfache Schwierigkeiten und bedeutende Unkosten verursacht hätte. Hiedurch wurde der Gedanke nahegelegt, die Schornsteine durch Sprengung niederzulegen. Dieselbe erfolgte durch Schiessbaumwolle und zwar wurden am 9. dies die vier kleineren Schornsteine und am 11. zwei der grösseren gesprengt. Der grösste derselben hatte bei einer Höhe von 44 m eine lichte Weite von 0,63 m und 9 m unteren Durchmesser. Der Bau war mit fünf Ladungen von zusammen 23 kg Schiessbaumwolle versehen worden, von denen drei auf der von der Stadt abgewandten und je eine auf den anstossenden Seiten angebracht waren. Die Zündung erfolgte mittelst einer etwas entfernt in einer Schanze aufgestellten kleinen magnet-electrischen Maschine. Nach einem kurzen dumpfen Knall brach der Schornstein in fast senkrechter Richtung in sich selbst zusammen. Die Wirkung des angewandten Sprengmittels war eine vorzügliche. Wie der Anblick des Trümmerhaufens lehrte, waren die noch in grösseren Bruchstücken vorhandenen Wände des Sockels nach auswärts gedrückt, so dass die Esse, ihres Stützpunktes beraubt, in lothrechter Richtung zum Falle kommen musste. Von der Esse selbst war kein Stein auf dem andern geblieben, der Mörtel war zerstäubt und die einzelnen Bausteine fast durchweg unversehrt vorhanden. Bruchstücke des Schornsteins fanden sich nur in nächster Nähe des Trümmerhaufens, was hauptsächlich der eigenthümlichen Wirkung der Schiessbaumwolle gegenüber der des Dynamits zugeschrieben wird. Bei Anwendung des letzteren wäre vielleicht die Gefahr für die Umgebung eine grössere gewesen.

Nach der glücklich erfolgten Sprengung des grossen Schornsteins wurden die Leitungsdrähte mit der ca. 9 kg betragenden Ladung des zweiten Schornsteins in Verbindung gebracht und dieser selbst unmittelbar darauf gesprengt. Der äussere Vorgang bot hier ein wesentlich anderes, noch imposanteres Schauspiel. Der Schornstein neigte sich unmittelbar nach erfolgter Detonation etwas zur Seite, brach dann in der Mitte auseinander. Während danach das untere Stück zusammenstürzte, hielt sich das obere, seines Stützpunktes beraubt, einen Moment kerzengerade und fast bewegungslos in der Luft, um dann gleichfalls senkrecht zu Boden zu fallen. Auch hier sind die einzelnen Bausteine zum weitaus grössten Theile vorzüglich erhalten. Die anfängliche Befürchtung der Polizei, dass die Sprengung des Schornsteins mit Gefahr für die angrenzenden Strassen verbunden sei, hat sich als grundlos erwiesen, so dass nichts im Wege liegt, auch den letzten Schornstein, welcher den bereits neu errichteten Wohngebäuden am nächsten steht, in gleicher Weise niederzulegen.

Die Sprengtechnik hat sich glänzend bewährt und dürfte nun voraussichtlich in ähnlichen Fällen überwiegend zur Anwendung gelangen.

Ueber den Eisenbahnunfall auf der Arth-Rigi-Bahn werden von der Betriebsdirection genannter Eisenbahn Separatabzüge eines im „Echo vom Rigi“ erschienenen Artikels verbreitet, in welchem gesagt wird, dass die Ursache der Katastrophe auf den Bruch der Triebachse der Locomotive zurückgeführt werden müsse und dass in der That auch von den Sachverständigen des Eisenbahn-Departements ein solcher Achsbruch, der bisher dem Auge verborgen gewesen, gefunden worden sei. Zudem wird in Abrede gestellt, dass die Locomotive mit den Wagen gekuppelt gewesen. Bei der Untersuchung der verunglückten Locomotive habe sich gezeigt, dass die Heizerbremse fest angezogen und die Zähne der Zahnradbremse abgerissen gewesen seien. Dem Zugpersonal könne kein Verschulden zur Last gelegt werden; die Betreffenden haben sich, indem sie auf ihren Posten, der eine bis zum Tode, ausharrten, geradezu heldenhaft benommen. Der Oberbau sei in bestem Zustande gewesen, auch sei derselbe durch den Unfall selbst nur in höchst unerheblichem Masse beschädigt worden, was uns übrigens auch von einem Augenzeugen bestätigt worden ist.

Verwendung von Locomotiven als Dampffeuerspritzen. Im Bedingnisheft für die Construction der Locomotiven der preussischen Staatsbahnen wird vorgeschrieben, dass am Gehäuse des linken Injectors, oder an demjenigen des Kesselventils, oder an einer passenden Stelle des Druckrohres eine Normal-Spritzenschlauch-Verschraubung anzubringen sei, um die Locomotive als Dampffeuerspritze benutzen zu können. Das schweiz. Eisenbahndepartement empfiehlt nun, nachdem es von kompetenter Stelle günstig lautende Berichte über die Bewährtheit dieser Vorrichtung bei Brandausbrüchen in Gebäuden in unmittelbarer Nähe der Bahn, oder im Zuge selbst erhalten hatte, den schweiz. Eisenbahnverwaltungen diese höchst einfache Einrichtung zur Einführung und bemerkt, dass dieselbe auch zur Desinfection von Viehwägen, sowie zum Reinigen des Kessels einer zweiten Maschine verwendet werden könne. Namentlich für Localbahnen, welche in unmittelbarem Contact mit den von ihnen bedienten Ortschaften stehen, empfiehlt sich diese Vorrichtung, indem sie gestatten würde, durch rasches Eingreifen bei einem in der Nähe der Bahn ausgebrochenen Schadenfeuer schätzbare Dienste zu leisten.

Dampftrajectfähren. Die rumänische Regierung hat für die untere Donau bei *Escher, Wyss & Cie.* in Zürich zwei Trajectdampfer zu je 8 Waggon Tragfähigkeit bestellt. Jedes dieser Schiffe erhält bei einer Länge von 42 m, einer Breite von 9,15 m und einer Bordhöhe von 2,40 m, zwei Schraubenpropeller und zwei von einander unabhängige Compoundmaschinen von zusammen 40 Pferdekraften. Die beiden Fähren sollen im kommenden Frühjahr in Betrieb genommen werden.

Concurrenzen.

Universitätsbibliothek zu Leipzig. Die Preisvertheilung bei dieser Concurrenz (vergl. Nr. 3 d. B.) ergab folgendes Resultat: I. Preis Herrn Arved Rossbach, Architect in Leipzig, II. Preis Herrn Architect H. Seeling in Berlin, III. Preis Herrn Architect Hannemann in Leipzig.

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

Vereinsnachrichten.

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 Einrichtungen, der Heizung und Ventilation mit zugehörigen Maschinen. Kenntniss der deutschen und französischen Sprache ist erforderlich. (421)

Eine grosse Brückenbauanstalt in England sucht einen Ingenieur, der gut berechnen, construieren und ein wenig englisch kann. (425)

Ein technisches Geschäft in der deutschen Schweiz sucht einen tüchtigen Correspondenten und Reisenden, welcher die Eisenbranche kennt und der deutschen und französischen Sprache in Wort und Schrift vollständig mächtig ist. (427)

Gesucht: Sofort ein junger Ingenieur als Zeichner auf ein Ingenieur-Büreau. (428)

Gesucht: Ein Maschineningenieur in eine Werkzeugmaschinenfabrik in Oberitalien. Kenntniss der französischen Sprache erforderlich, der italienischen erwünscht. (430)

Auskunft ertheilt

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