

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 9

Sonstiges

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>

dass den Cantonen für einige Haupt- und Anschlusspunkte ihrer Netze Soldner'sche Coordinaten von Bern aus geliefert werden, denn naturgemäss werden im Anschluss daran gleichartige Coordinaten zu rechnen sein, welche allen Ansprüchen Genüge leisten.

Was schliesslich die Gradmessungsarbeiten betrifft, so liegen bereits zwei Bände veröffentlicht vor, welche die Ausgleichung der Stationen, des Hauptnetzes, und der Anschlussnetze für die astronomischen Stationen enthalten, ausgeführt im Auftrage der geodätischen Commission von Herrn Ingenieur Scheiblauber und Unterzeichnetem. Ob sie die schmeichelhafte Bezeichnung „pedantisch minutiös“ des Herrn Brönnimann verdienen, darf daher wol dem Urtheile des Lesers anheimgegeben werden.

Braunschweig, Februar 1885.

C. Koppe.

Miscellanea.

Honigmann'sche Locomotive. An dem Kessel der Aachener Strassenbahnlocomotive wurden kürzlich Versuche über dessen Verdampfungsfähigkeit angestellt, über welche uns Herr Moritz Honigmann folgende Angaben macht: „Der Kessel hat einen Durchmesser von 1200 mm, bei einer Gesamthöhe von 1900 mm, von welchen 1400 mm auf den untern Natronraum kommen, in welchem die 120 Heizröhren des Wasserkessels hineinragen. Letzterer hat eine Höhe von 500 mm. Das Gesamtgewicht dieses Kessels incl. Natron und Wasser beträgt circa 3000 kg. Die Beobachtungen wurden auf einem ausserhalb der Stadt gelegenen Anschlussgeleise der Aachener Strassenbahn vorgenommen, indem mit grosser Geschwindigkeit und mit angezogener Bremse der Personenwagen hin und her gefahren wurde. Ausserdem wurden, da auch selbst beim schnellsten Fahren die volle Verdampfungsfähigkeit des Kessels nicht einmal annähernd erreicht werden konnte, Ueberströmungsversuche gemacht, bei welchen der Dampf ohne die Maschine zu passiren, direct in das Natron gelassen wurde. *Es wurde hierbei constatirt, dass der Kessel in 40 Minuten circa 800 Liter verdampfte, wonach also dieser kleine Kessel von nur 3000 kg Gewicht und 1200 mm Durchmesser bei 1900 mm Höhe soviel Dampf liefert wie eine gute Maschine von 100—120 Pferdekraft oder eine mittelmässige von 70—80 Pferdekraft konsumirt.* Der Dampfdruck konnte bei diesen Versuchen durch Einspeisen von Wasser constant gehalten werden, war gegen Ende höher, wie beim Beginn und betrug 5—6 Atm. Eine andere Beobachtung, welche in Gegenwart des bekannten Physikers Professor Wühlner, Rector der Aachener techn. Hochschule gemacht wurde, *ergab sogar eine Verdampfungsfähigkeit von 1350 kg Wasser per Stunde.* Interessant ist es für denjenigen, welcher die letzten Besprechungen des Natrondampfkessels verfolgt hat, zu erfahren, dass die Heizfläche bei den obigen Verdampfungsbeobachtungen nur circa 10 m² betrug und die Temperaturdifferenz zwischen Natron und Wasser nur 7° C. war.“

Heizung von Eisenbahnwaggons mittelst Electricität. In einer Werkstätte zu Paris werden derzeit Versuche gemacht, Eisenbahnwaggons mittelst Electricität zu heizen. Die Herren Courcelles und Elu bringen in die jetzt üblichen Wärmevorrichtungen in Eisenbahnwagen ein Gitter aus Bleistäben, die von einer an der Locomotive angebrachten und durch diese in Bewegung erhaltenen Dynamomaschine mit Electricität „gespeist“ werden; die Temperatur der Bleigitter steigt und theilt sich — oder: soll sich nach den Erfindern dem sie umgebenden Mantel mittheilen. Bei den Versuchen wurde eine Grammmaschine verwendet, welche einen Strom von 24 Ampères und 50 Volts ergab. Der Strom ging durch fünf Wärmevorrichtungen oder Oefen von 180 cm Länge, 22 cm Breite und 5 cm Tiefe, im Ganzen 45 Bleistangen enthaltend. Die Erwärmung der Oefen würde aber eine theoretische mechanische Kraft von 120 Kilogramm, das ist mehr als 1/2 Pferdekraft pro Secunde erfordern. Ein Zug von 7 Wagen, jeder zu drei Abtheilungen, würde zur Heizung nominell 6, in Wirklichkeit 10 Pferdekraft beanspruchen. Ganz abgesehen von Material und Wartung, stellen sich, wie das „Wochenblatt für Baukunde“ durchaus richtig bemerkt, die Kosten dieser Heizung viel zu hoch zur derzeit noch üblichen mittelst der mit heissem Wasser gefüllten Rohre, die freilich etwa alle zwei Stunden erneuert werden müssen, aber bloss 14 Centimes Auslagen verursachen. Auch die Temperatur fällt bei den Wasserrohren nur sehr langsam von etwa 76 auf 32 Grad Réaumur; das Mittel dieser beiden

Wärmegrade soll durch die electricische Heizvorrichtung kaum erreicht werden. Etwas mehr Aussicht auf Annahme hätte ein Vorschlag des Herrn Tomasi. Er will die Rohre statt mit Wasser mit heisser Natronlauge, die grössere Wärme-Capacität besitzt, füllen; eingesetzte, durch Electricität erhitze Metallspiralen sollen dann die Temperatur auf gleicher Höhe erhalten. Das scheint in der That wenig kostspielig.

Massenfabrication von Drainröhren. Eine neue Fabricationsmethode für Drainröhren, welche die Leistungsfähigkeit der hiezu benutzten Pressen wesentlich erhöht, eine grössere Ausnutzung der Trockengerüste gestattet, den Trocken- und Brennprocess forciert und ermöglicht, dass die Drainröhren ohne Einsatz von Mauersteinen gebrannt werden können, ist kürzlich in Deutschland patentirt worden. Das neue Verfahren (D. R. P. No. 29 513) besteht darin, dass, anstatt *nur eine einzige* Röhre, ein ganzes System solcher Röhrenstränge aus dem Mundstück der Presse herauskommt. Die Röhren haben aussen achteckigen, innen kreisförmigen Querschnitt und die achteckigen Prismen sind im Querschnitt zellenförmig aneinander gereiht und werden beim Austreten aus dem Mundstück durch Messer zerlegt. Die an den Berührungs- bzw. Schnittflächen der einzelnen Prismen stattfindende Adhäsion genügt, um das Rohrsystem zusammenzuhalten. Nachdem die Systeme auf dem Abschneideapparat in beliebige Längen geschnitten sind, werden sie auf Trockenbretchen gelegt, zusammengehörig getrocknet und gebrannt. Die Manipulation des Trocknens und Brennens ist ähnlich derjenigen bei den gewöhnlichen Lochsteinen, nur dass die Rohrsysteme im gebrannten Zustande zu trennen sind, was mittelst Meissels und Hammers geschieht.

Rathhausbau in Hamburg. In der seit Jahrzehnten schwebende Angelegenheit des Neubaus des Hamburger Rathhauses ist endlich wieder ein Schritt vorwärts gethan worden. Der Senat hat unter dem 16. Februar d. J. der Bürgerschaft den 5. Bericht der Rathhaus-Baucommission in Abdruck zugehen lassen, in dem diese auf Grund eines einstimmig gefassten Beschlusses empfiehlt, den mittlerweile wiederholt umgearbeiteten gemeinschaftlichen Plan der Architekten Grotjan, Haller, Hanssen, Hauers, Lamprecht, Meerwein, Stammann und Zinnow zur Ausführung zu bringen.

Pilatusbahn. Die unter vorstehendem Titel durch fast alle Schweizerblätter verbreitete Nachricht, dass sich die ehemalige Baugesellschaft der Gotthardbahnstrecke Flüelen-Göschenen, bestehend aus den Herren Oberingenieur Moser, „Geyer“ (sollte Guyer heissen), Ziegler und Rüttimann um die Concession für eine Zahnradbahn auf den Pilatus bewerbe, entbehrt jeder ernsthaften Grundlage. Nebenbei sei noch bemerkt, dass die erwähnte Baugesellschaft nicht *nur* aus den Obgenannten bestand, ferner, dass Herr Ziegler leider schon längst nicht mehr unter den Lebenden weilt.

Der Tunnel unter dem Mersey zwischen Liverpool und Birkenhead, über dessen Bau wir in früheren Jahrgängen dieser Zeitschrift wiederholt Bericht erstattet haben, wurde am 13. d. M. eröffnet.

Concurrenzen.

Neues Postgebäude in St. Gallen. Zu dieser in No. 22 und 24 letzten Bandes mitgetheilten Concurrenz sind 58 Entwürfe eingereicht worden und es erhielt bei der Preisvertheilung Herr Architect *Hirsbrunner* in Bern den ersten Preis von 2500 Fr., während den Herren Gebr. *Camolletti*, Architekten, in Genf, der zweite Preis von 1500 Fr. und Herrn Albert *Meyerhofer* in Zürich der dritte Preis von 1000 Fr. zufiel. In der Zusammensetzung des Preisgerichtes musste in letzter Zeit noch eine Aenderung getroffen werden, indem Herr Oberpostdirector *Höhn*, wegen seiner Anwesenheit am Weltpostcongress in Lissabon, durch dessen Stellvertreter Herr *Lutz* ersetzt werden musste. Die Concurrenzpläne sind von Anfang dieser bis Ende nächster Woche täglich von 9 Uhr Vormittags bis Abends 4 Uhr im ersten Stock des ehemaligen Spitalgebäudes an der Inselgasse in Bern öffentlich ausgestellt.

Rathhaus in Oldenburg. Der Magistrat der Residenzstadt Oldenburg schreibt zur Erlangung von Plänen für ein Rathhaus eine Concurrenz aus, an welcher sich alle deutschen Architecten betheiligen können. Termin: 1. Mai a. c. — Preise 800, 400 und 300 Mark. Concurrenz-Bedingungen können gegen Erlegung von 50 Pfg. beim dortigen Stadtmagistrat bezogen werden.

Clubhaus in Leipzig. Zur Erlangung von Plänen für ein Clubhaus schreibt die „Gesellschaft Harmonie“ zu Leipzig eine auf die deutschen Architecten beschränkte Concurrenz aus. Termin 31. März a. c. (!). Preise 2000 und 1000 Mark. Concurrenz-Bedingungen sind vom Bureau der Immobilien-Gesellschaft daselbst zu beziehen.