

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 23

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

Die oben skizzirte Construction hilft über alle diese Uebelstände weg und hat sich nach allen Richtungen ganz ausgezeichnet bewährt bei Verwendung an 3 Transmissionen von 50  $\frac{m}{m}$  stark, je 65 Meter lang und auf 400 Umdrehungen per Minute laufend.

Die Wellen laufen in Guss, es wären aber die Schaaalen für Diejenigen, die besondere Liebhaber von Compositions lagern sind, auch als solche zu verwenden dadurch, dass sie ausgekehlt und mit Composition ausgegossen würden.

Die nähere Beschreibung ist kurz folgende: Die obere Platte A hat eine cylindrische Bohrung von 0,1  $\frac{m}{m}$  und 2 Stellschrauben, im rechten Winkel auf die Axe der Bohrung wirkend. Durch eine Schraube a ist das Bogenstück B in die Platte gehängt und diese Combination ermöglicht 2 Bewegungen: Höhen-Längenrichtung des Lagers zur Transmissionsaxe.

Im Bogenstück B, das am untern Ende zugleich eine Trofhschaaale bildet, steckt das eigentliche Lager C mit einer Bohrung von 70 und einer solchen für die Wellenlagerung selbst von 50  $\frac{m}{m}$ . Hier ergeben sich wieder 2 Bewegungen, von den obern unabhängig und verschieden; nämlich Stellung des Lagers in die Längenaxe der Welle und Horizontalstellung der Schaaale selbst.

Bei den bis jetzt zur Verwendung gekommenen Hängelagern dieser neuen Construction habe ich mich von den wirklich bedeutenden Vortheilen überzeugt und zwar sowohl beim Montiren, als auch beim Nachjustiren der bezeichneten Transmissionen, bei welchen sich die nicht gänzlich ausgedörrten Holzsohlen (wie ja immer der Fall) gezogen hatten. In ganz kurzer Zeit und ohne die geringste Störung des Spinnereibetriebs, war die Sache in Ordnung.

Die obere Kopfplatte A könnte noch ein wenig leichter gehalten werden, doch wiegt das ganze Hängelager bloß ca. 35 Kilogramm und ist fast ausschliesslich, mit Ausnahme geringer Schlosser- und Hobelarbeit, auf der Drehbank schnell und billig zu erstellen.

F. W. B.

## Kleine Mittheilungen.

### Gottfried Semper.

Verflossenen 31. Mai fand auf Veranlassung der HH. Stadtbaumeister Geiser und Architect Walser in Zürich eine Versammlung der meisten hier anwesenden Collegen und Schüler des verstorbenen Meisters statt und wurde in derselben berathen, welche Schritte die geeignetsten sein dürften, um zum Andenken desselben hier in Zürich, wo er seine besten Jahre verbrachte, ein dauerndes Denkmal zu stiften.

Der in Nr. 21 bereits durch Hrn. Architect Koch angeregte Gedanke, ein Semper-Museum zu errichten, in der Art des Schinkel-Museums in Berlin und anderer derartiger Institute fand ungetheilten Anklang, in zweiter Linie wurde jedoch gewünscht, dass man die Errichtung einer Büste, eines Standbildes, oder eines andern Monumentes, je nach den fließenden Mitteln, ebenfalls im Auge behalten möchte.

Die Versammlung wählte dann zur Durchführung ihrer Wünsche und Anregungen eine Commission, welche überdiess den Auftrag erhielt, sich mit andern Organen in Verbindung zu setzen, die sich für die Angelegenheit interessieren dürften, so insbesondere mit dem Schweiz. Ingenieur- u. Architektenverein, dessen Section Zürich in einer frühern Versammlung sich schon für eine rege Betheiligung ausgesprochen, den ehemaligen Schülern jedoch auf Ansuchen gerne die Initiative überlassen hatte, sowie an die Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Die gewählte Commission hielt auch bereits am 5. Juli, Abends, ihre erste Sitzung. Sie besteht aus den HH. Architect Walser, Professor Stadler, Albert Müller, Alex. Koch, Hans Pestalozzi, alle in Zürich, und wählte zum Präsidenten Hrn. Alb. Müller und zum Actuar und Quästor in einer Person Hrn. Alex. Koch.

### Vereinsnachrichten.

#### Technischer Verein in Winterthur.

1. Freitag den 25. April.

Vortrag von Hrn. Dr. Annaheim über das Kesselwasser-Reinigungsverfahren nach Bohlig, welches in einem Zusatz von gebranntem Magnesit im Speisewasser besteht.

Hr. G. Reinacher theilt die Construction des Compteur von Caffisch mit, welcher zur Bestimmung der gelieferten Länge von Vorgespinnten, speciell bei Arbeit im Accord, sehr gute Dienste leistet.

2. Freitag den 9. Mai.

Herr J. Weber, Maschinen-Ingenieur, hält einen interessanten Vortrag über: „Continuirliche Bremsen“ und zwar die Systeme: „Westinghouse“ bei Anwendung von comprimierter Luft, die Vacuumbremse von Smith und die Becker'sche Bremse.

Herr Hirzel-Gysi zeigt eine sog. Edison'sche Feder sammt Druckapparat vor und werden mit derselben gelungene Versuche gemacht.

3. Freitag den 16. Mai.

Vortrag von Hrn. Professor Müller über die „Arbeiten am Gotthard“: a) Eigentliche Tunnelarbeiten, b) Installationen und c) Verification und Absteckung des Tunnels. Zum Schluss zeigt Herr Müller eine von ihm ausgeführte graphische Darstellung der Arbeiten, welche ein sehr übersichtliches Bild liefern über den effectiven Fortschritt der Arbeiten zum mittleren angenommenen, — für Richtstollen und Fertigstellung des Tunnels.

4. Freitag den 30. Mai.

Herr Haas, Maschinen-Ingenieur, hält einen Vortrag über „Schwebende Drahtseil-Bahnen“ und führt in einer Reihe von Skizzen die Entwicklungen und die neuesten Constructionen dieses Verkehrsmittels vor und weist dessen practische Anwendung speciell für Materialtransport bei schwierigem Terrain nach.

Herr Dr. Annaheim macht noch einige interessante Mittheilungen über die Luft-Analyse bei dem Unglücksfall in der Cysterne bei Veltheim.

\* \* \*

## Literatur.

*Betriebseinrichtungen auf amerikanischen Eisenbahnen.* Im Auftrag des Hrn. Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach dem eingereichten Reisebericht bearbeitet und herausgegeben von H. Bartels, kgl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspector. I. Bahnhofanlagen und Signale. Berlin, Verlag von Ernst & Korn, 1879.

In jetziger Zeit, da die Noth an den Thüren so mancher Eisenbahndirection anklopft und mehr oder weniger jede Bahnverwaltung genöthigt ist, Einschränkungen an ihrem bisher kostspieligen Betriebe vorzunehmen, kommt unwillkürlich der Gedanke, ob nicht Vieles, was amerikanische Bahnen mit ganz geringen Geldmitteln jahrelang und unbeanstaltet durchführten, auch bei uns zweckmässig angewendet werden kann. Es verdient daher vorliegende Abhandlung über die Betriebseinrichtungen der amerikanischen Eisenbahnen, welche selbst den mit diesen amerikanischen Verhältnissen völlig unbekanntem Techniker bis in das kleinste Detail einführt, um so mehr gewürdigt zu werden.

Leider liegt bloß der erste Theil, Bahnhofanlagen und Signale, vor; aber schon dieser Abschnitt kann zu vielen Abänderungen in unserm Eisenbahnenwesen Veranlassung sein. Hierunter verstehen wir mit dem Hrn. Verfasser, dass nicht Vorschläge für uns direct aus dieser Schrift hervorgehen sollen, sondern dass uns die Beispiele, wie es Andere treiben, zur Kenntniss der Nachtheile unserer Betriebsweise hinführen werden. Um diesen Zweck zu erreichen, hat deshalb der Hr. Verfasser überall die Motive für die beschriebenen Anlagen genau mitgetheilt, so dass sofort über die Zweckmässigkeit und Tragweite, sowie über die Uebertragbarkeit der Einrichtungen auf ähnliche Verhältnisse ein Urtheil gewonnen werden kann. Die hiedurch bedingte Ausführlichkeit des Buches, welche dem ersten Anschein nach für allzugroße Breite angesehen werden könnte, hat somit ihre vollkommene Berechtigung.

Es würde hier der Raum mangeln, wollten wir auch nur in ganz kurzen Umrissen die vollständig erschöpfenden Mittheilungen über Bahnhöfe und Signale wiederzugeben versuchen, welche vom Kleinsten bis zum Größten mit gleicher Genauigkeit durch Wort und Bild (in den 267 Seiten, gross 8<sup>o</sup>, mit vielen Holzschnitten und 13 grossen Kupfertafeln) aufgeführt sind. Wir müssen uns deshalb mit einer warmen, an alle technischen Kreise gerichtete Empfehlung des Werkes begnügen, indem wir auffordern, mit Hinweis auf diese vorzügliche Schilderung der amerikanischen Eisenbahnverhältnisse, das Motto dieser Schrift zu beherzigen:

„Willst du dich selber erkennen, so sieh, wie es Andere treiben.“

\* \* \*

## Concurrenzen.

Die „Schweiz. Grenzpost“ erfährt, dass die Commission für die Prüfung der zur Preisbewerbung eingegangenen Pläne für die Waffenplatzcasernen in la Pontaise unter dem Vorsitze des Chefs des Militärdepartements aus den HH. Oberst Dumur in Bern und den Architecten Maget, Burnat und Maurhoffer besteht.

\* \* \*

## Chronik.

Eisenbahnen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschene 31,90  $\frac{m}{m}$ , Airolo 33,60  $\frac{m}{m}$ , Total 65,50  $\frac{m}{m}$ , mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,35  $\frac{m}{m}$ .

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 1 681,80  $\frac{m}{m}$ .

Hiezu eine Beilage von der Expedition der „Basler Nachrichten“ in Basel. [c3458]