

Zur Frage der virtuellen Länge

Autor(en): **Lindner, A.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-7630>

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.

Wasserquantum, durch Einsetzen vorstehender Beobachtungsdaten in die Gleichung

$$Q = 3,636 \times P \times \sqrt{h}$$

berechnet: 189,8 //
 193,4 //
 191,2 //
im Mittel 191,5 //

Aus der befriedigenden Uebereinstimmung dieser Resultate folgt sowohl, dass der nach Obigem für Pitot's Röhre gefundene Coefficient $\mu = 0,821$ richtig ist, als auch die seit Beginn des Tunnelbaues durch Schwimmer ermittelten Abflussquanten, bei deren Berechnung die *mittlere* Geschwindigkeit = 86 % der Oberflächengeschwindigkeit angenommen wurde. (Bei Annahme von 85 % würde die Uebereinstimmung noch grösser sein, nämlich 191,1 Schwimmer, 191,5 Pitot's Röhre).

Es ist hier anzumerken, dass solche Uebereinstimmung nur dann sich erzielen lässt, wenn mit *derselben* Pitot's-Röhre *immer auf ganz gleiche Weise* operirt wird. Nach jeder Versuchsreihe muss durch Eintauchen der Röhre in *stillstehendes* Wasser ermittelt werden, um wie viel in Folge verschiedener Adhäsion etc. die Wasserstände in beiden Röhren von einander abweichen,

erste Beitrag eine „Berichtigung“ meiner Studie genannt wird, indem ich voraussetzte, dass der mir gänzlich unbekannt Herr Verfasser eben nur zur Sache sprechen wollte.

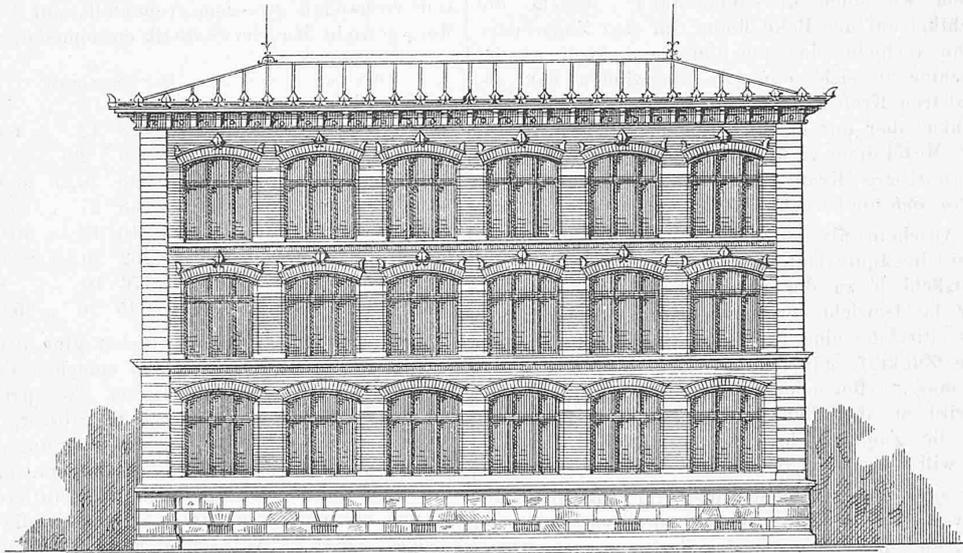
Da aber die Entgegnungen theilweise auf Missverständniss zu beruhen, theilweise dadurch hervorgerufen zu sein scheinen, dass meine Ausdrucksweise nicht immer vollständig klar und prägnant gewesen sein mag, so wolle es mir erlaubt sein die so sachkundig dargestellten Einwürfe des Herrn Stocker etwas näher zu besprechen.

Die „Berichtigung“ besteht in der Hauptsache darin, dass der Herr Verfasser derselben bei der Entwicklung der Formeln des II. Abschnitts eine „rationellere Durchführung“ der Definition wünscht, „welche darin besteht, dass nicht nur die Widerstände des Wagenzugs an und für sich in Rechnung gebracht werden, sondern die ganze Arbeit, welche zur Beförderung eines und desselben Wagenzugs unter den verschiedensten Bahnverhältnissen aufgewendet werden muss.“

Mit dieser „rationelleren Durchführung“ erkläre ich mich vollständig einverstanden, glaube aber auch dieselbe nicht verabsäumt, sondern wirklich zur Anwendung gebracht zu haben. Dabei kann jedoch unter der „ganzen Arbeit“, welche zur Beförderung des Zuges nöthig ist, nur die ganze *effective* Arbeit

Façade des Schulhauses Frauenfeld

(Siehe Artikel in Nr. 23.)



Maassstab 1 : 250

damit die in *fließendem* Wasser erhaltenen Wasserstände nach dieser Differenz corrigirt werden können. Vor dem Eintauchen in das fließende Wasser ist in beide Röhren so viel Wasser zu saugen, dass es noch etwas höher steht, als nach beendeten Versuch. Die Röhrenmündungen müssen genau in halber Wassertiefe sich befinden, wenn obiger Coefficient gelten soll, da sich derselbe sofort merklich ändert, wenn die Röhrenmündungen höher oder tiefer liegen. Die Röhre muss vor Schliessen des Hahns geraume Zeit (bei 10 Minuten) unbeweglich im Wasser gehalten werden. Sowohl während des Eintauchens als Ablesens müssen die Röhren in vertikaler Lage sich befinden.

Airolo, December 1878.

F. M. Staff.

* * *

Zur Frage der virtuellen Länge.

In Nr. 3 der „Eisenbahn“ erscheint ein Beitrag zur Theorie der virtuellen Länge, welchen besonders ich freudigst begrüße, weil ich daraus ersehe, dass man, auf meinen ausgesprochenen Wunsch eingehend, dem bisher verkannten Princip näher zu treten beginnt, um demselben durch allseitige Besprechung und Verbesserung zu einer allgemeinen Anwendung zu verhelfen. Es hat mich deshalb auch keineswegs verstimmt, dass dieser

verstanden werden, nicht aber auch diejenige Arbeit, welche zur Bewegung der Maschinenteile *in sich* nöthig ist, und zwar hauptsächlich desswegen, weil meine, von Herrn Stocker als „rationell“ anerkannte, Definition der virtuellen Länge ausdrücklich nur von der „*wirksamen (virtuellen) Zugkraft*“ spricht, welche zur Ueberwindung der Zugwiderstände *auf der Bahn* benöthigt ist.

Als Zugwiderstände *auf der Bahn* können aber nur solche angesehen werden, welche wirklich durch die Bewegung des Zuges auf der Bahn, nicht aber durch die Bewegung der Maschinenteile *in sich* entstehen. Es müssen demzufolge allerdings, wie Herr Stocker verlangt, nicht nur die Widerstände der Wagen, sondern auch die Widerstände der Locomotiven in Betracht gezogen werden; letztere aber nur in so weit als die Maschinen wirklich Vehikel sind, welche sich auf der Bahn fortbewegen.

Für die Widerstände der Fahrzeuge ist, wie auch Herr Stocker als richtig anerkennt, die Vuillemin'sche Formel zur Zeit maassgebend, und wurde deshalb auch diese von mir für die Formel der virtuellen Länge zur Anwendung gebracht. Hienach betragen die Widerstände auf horizontaler gerader Bahn

$$W = (1,65 + 0,05 v) Q$$

wobei Q das Gewicht der sämtlichen Fahrzeuge darstellt.

Vuillemin und Cons. haben in ihren Formeln, welche ich

auf S. 32 und 33 reproducirte, mit dem Ausdruck „excl. Locomotive und Tender“ jedenfalls nur betonen wollen, dass die Widerstände der Maschine nicht mit inbegriffen, und dass die, mit dieser Formel ermittelten Widerstände nur diejenigen seien, welche die *Fahrzeuge auf der Bahn* finden. Ich hielt mich somit für vollkommen berechtigt die Vuillemin'sche Formel in sofern für meine Zwecke zu erweitern, dass ich auf Seite 36 unter der Last Q diejenige des *ganzen* Zuges zusammenfasste, und hiemit auch die Widerstände, welche die Locomotiven als Vehikel auf der Bahn finden, inbegriff.

Wenn nun allerdings auf Seite 36 nicht ausdrücklich gesagt wurde: unter Q sei die Last des *ganzen* Zuges (also incl. Maschinengewicht) verstanden, so wird es gleichwohl keinem aufmerksamen Leser meiner Schrift entgangen sein, dass bei allen Beispielen, die von mir gegeben wurden, das Gewicht der Maschine *stets* mit in Rechnung gezogen ist, so z. B. auf Seite 105 und 106 für die Hauptbahnen der Schweiz, auf S. 115 für die Uetlibergbahn, und dass es daher einer ausdrücklichen Constatirung auf Seite 36 eigentlich gar nicht bedarf.

Immerhin bin ich bereit, um ähnlichen Missverständnissen in der Folge zu begegnen, auf Seite 36 nach Aufführung der Formel für den Widerstand auf horizontaler gerader Bahn noch folgenden Zusatz beizufügen:

„Ausdrücklich dürfte hier noch zu bemerken sein, dass wir Q als die Last des ganzen Zuges (incl. Locomotive und Tender) annehmen, indem wir auch die Widerstände, welche die Maschine als Vehikel auf der Bahn findet, zu den Zugwiderständen der Bahn rechnen, dagegen diejenigen Widerstände, welche die Maschine in sich selbst zu überwinden hat, als „Negativ der nutzbaren Kraft zuschlagen.“

„Da es sich hier aber nur um die Hindernisse des Weges, nicht aber um die Mittel diese zu überwinden handelt, so werden wir weder die nutzbare Kraft noch die Widerstände der „Maschinetheile *in sich* zu berücksichtigen haben.“

Es hat den Anschein als ob Herr Stocker durch meine Auslassungen über die äquivalente Länge der irischen Bahnen auf Seite 9 hauptsächlich zu der irrigen Annahme gekommen sei, dass von mir das Gewicht der Locomotiven vernachlässigt werde, wenigstens citirt derselbe für seine Begründung meine Worte: „dass die Zugkraft gänzlich aus der Rechnung weggelassen werden muss.“ Bei nochmaliger Ueberlegung dieses citirten Passus wird er aber finden, dass ich keineswegs das *Gewicht*, sondern die *Zugkraft* der Locomotive ohne Berücksichtigung wissen will.

Dabei ist mir ganz und gar nicht unbekannt, dass die Zugkraftskosten für verschiedene Bahnsysteme auch verschiedene Werthe annehmen, und dass einerseits der Factor h (Seite 124) für jedes Bahnsystem ein anderer sein muss, andererseits auch das v , welches die Verkehrslast bezeichnet, je nach dem Bahnsystem und der vorkommenden Maximalsteigung der Bahn, sich anders darstellen wird, und hiebei gerade die Schwere des Motors Berücksichtigung finden muss. Indessen gehört die Besprechung der Zugkraft keineswegs hieher, wo es sich lediglich um die Widerstände des *Weges* handelt, sondern ist, wie ich bereits auf Seite 99 betonte, dieselbe bei der Abwägung der Vorzüge der einzelnen Bahnsysteme in Betracht zu ziehen.

Wenn ich nun trotzdem bei Anwendung der virtuellen Länge auf die Betriebskosten resp. auf die Taxfrage mit bestimmten Zahlen auftrete, welche in sich auch die Zugkraftkosten enthalten, so geschieht diess nur in der ausgesprochenen Absicht: die Art und Weise zu zeigen, wie bei Ermittlung einheitlicher Taxen für ein gewisses Land vorgegangen werden könnte, und zwar in der Meinung, dass es dann Aufgabe einer jeden betroffenen Bahnverwaltung ist, durch die Wahl des für ihre Bahnverhältnisse günstigsten Systems, mit ihren Betriebskosten *unter* den Annahmen der allgemeinen Taxberechnung zu bleiben.

Hiemit könnte ich füglich meine Besprechung schliessen, da ich nachgewiesen zu haben glaube, dass der Haupteinwurf: das Gewicht der Maschinen nicht berücksichtigt zu haben, auf irrthümlicher Auffassung beruht, die allerdings durch prägnantere Ausdrucksweise in meiner Schrift hätte vermieden werden können. Die weitere Entwicklung der Formel, welche mein

Herr Opponent zur Abhülfe vorschlägt, veranlasst mich aber noch zu manchen Entgegnungen, von denen ich hier in Kürze nur die wichtigsten Punkte berühren möchte.

Im Allgemeinen muss ich Herrn Stocker Recht geben, wenn er behauptet: „Das Verhältniss zwischen Maschinen- und Zugsgewicht ist bei ordentlicher Ausnutzung des Motors kein „beliebiges, sondern es ist wesentlich eine Function der „Steigung.“ Dagegen war mir die von ihm hiezu aufgestellte Formel nicht nur gänzlich unbekannt, sondern zweifelte ich vor Allem daran, dass sie, wie er sagt, „der Praxis gut entsprechend“ sei.

Ich ging daher zur Prüfung dieser Formel an den von mir oftmals erörterten Beispielen der Schweizerbahnen und setzte in seine Formel

$$M = Q \left(0,05 + \frac{m}{80} \right)$$

für Q diejenigen Werthe ein, welche auf Seiten 105 und 106 meiner Studie als das angehängte Zugsgewicht (auf 1 $\frac{7}{100}$ Bahn bezogen), aus der schweiz. Eisenbahnstatistik pro 1873 herausgenommen sind. Selbst bei der Annahme, dass als Werth für die Steigung m das Maximum aller auf dem betreffenden Bahnnetz vorkommenden Steigungen verstanden werden müsse, ergibt sich das in nachstehender Tabelle eingesetzte (auf 1 $\frac{7}{100}$ Bahn bezogene) Motorgewicht M , welchem alsdann das in Wirklichkeit vorhanden gewesene (ebenfalls auf 1 $\frac{7}{100}$ Bahn bezogene) Motorgewicht M_w , der Statistik entnommen, gegenübergestellt ist.

Bahnen.	Q Tonnen.	m (maximal) ‰	M Tonnen.	M_w Tonnen.
Berner Staatsbahn	33 012 623	12	6 602 524	14 970 287
Bödelibahn	863 086	2,6	69 046	240 156
Centralbahn	258 979 918	26,23	98 412 368	100 899 891
Jura industriel	9 198 548	27	3 587 433	8 220 398
Nordostbahn	252 174 310	12	50 434 862	93 619 884
Suisse occidentale	269 705 262	20,58	83 608 631	109 701 034
Toggenburgerbahn	4 779 376	10	860 287	2 170 624
Verein. Schweizerbahn	119 786 545	20	35 935 963	63 285 504

Die Formel des Herrn Stocker gibt also Resultate, welche von der Wirklichkeit überall, in manchen Fällen sogar fast um das Vierfache abweichen. Dieser Zwiespalt mit der Wirklichkeit wird aber noch bei weitem grösser, wenn man berücksichtigt, dass das Maximum der Steigung eben nicht auf allen Linien einer Bahnverwaltung vorkommt, und deshalb für die grösseren Bahnnetze eigentlich die mittlere Steigung aus den Maxima der einzelnen Linien als m in die Formel eingesetzt werden müsste. Abgesehen von allen weiteren Einwüfen, welche sich noch gegen diese Formel machen liessen, dürfte ihre Benützung also schon wegen dieser, der Praxis ganz widersprechenden Resultate nicht rathsam erscheinen.

Die weiteren von meinem Herrn Opponenten zur Anwendung gebrachten Formeln sind entweder so primitiv oder so einseitig für das Adhäsionssystem, dass sie doch keinesfalls als eine Berichtigung meiner weitaus genaueren und allgemaineren Formeln hingestellt werden wollen. Ich nehme desshalb an, dass sie nur benützt seien, um den Gang der ferneren Entwicklung in möglichst kurzer Form anzudeuten.

Grosses Bedenken muss dagegen die Bestimmung des Werthes g in der Gl. 2:

$$W_s = Q (x \pm m) \pm M (y \pm m)$$

veranlassen. Herr Stocker sagt: „Man wird nicht weit fehlen, wenn y als ein Vielfaches von x z. B. $3x$ gesetzt wird.“ Diese Bestimmung ist somit eine ganz willkürliche Schätzung, welche auch nicht das mindeste Vertrauen auf die Richtigkeit derselben erzeugen, oder irgend einen Anspruch auf allgemeine Annahme machen kann, zumal wenn man die Begründung „besonders da dieser Factor sowohl bei kleinen als auch bei grossen Steigungen von nur ganz geringer Bedeutung ist“, der ganz namhaften Grösse des mit $3x$ geschätzten Werthes gegenüberstellt. Ist der Factor y wirklich von nur ganz geringer Bedeutung, so kann man ihn ja weglassen; keinesfalls aber darf man ihn als ein beliebiges Vielfaches von x hinstellen, nachdem gerade das x eine so eminente Wichtigkeit in der

Bestimmung der Bahnwiderstände hat. Nach den Eingangs gegebenen Erörterungen dürfte $x = y$ zu setzen sein, wodurch

$$W_s = Q(x + m)$$

wird und wobei dann Q das Gesamtgewicht des ganzen Zuges darstellt.

Ueber den ebenfalls nur geschätzten Coefficienten in der abgekürzten Formel des Curvenwiderstandes, und über die irrige Annahme bezüglich des Coefficienten b resp. $b-1$, welche noch weiters gebracht wird, will ich mich nicht mehr verbreiten, da sie nach geschehener Besprechung der Hauptsache doch nicht mehr wichtig sind, und komme daher zu dem Schlusse, dass, so zweckmässig auch die Discussion des Herrn Stocker für die Beseitigung von irrhümlichen Anschauungen war, eine Abänderung der Theorie der virtuellen Länge in dem von ihm angeregten Sinne nicht gerechtfertigt sein dürfte.

Hiemit soll aber keineswegs meine Studie als eine vollendete bezeichnet werden, sondern gebe ich gerne zu, dass über verschiedene Dinge die Meinungen auseinander gehen können und immerhin noch Vieles zu ergänzen und zu verbessern ist.

Um eine Vollständigkeit zu erreichen muss zunächst die begonnene Besprechung des Thema allseitig fortgesetzt werden, und sehe ich deshalb gerne den weiteren Mittheilungen über Meinungsverschiedenheiten entgegen, welche die „Eisenbahn“ in ihrer No. 2 des X. Bandes auch bereits in Aussicht genommen hat.

Zürich, den 21. Januar 1879.

A. Lindner.

* * *

Brennmaterialproben.

Vor einiger Zeit fanden im Etablissement der Herren Reishauer & Bluntschli in Zürich Versuche mit verschiedenen Kohlenarten statt und handelte es sich mit Rücksicht auf das für den Stadtbezirk Zürich geltende Verbot des zu starken Rauchens der Kamine hauptsächlich darum, Kohlen zu finden, die nicht zu starke Rauchentwicklung geben und im Verhältniss zu ihrer Leistung nicht allzuviel kosten.

Es waren 7 Sorten zur Verfügung gestellt und kamen von denselben beim gleichen Kessel, bei normalem Betrieb und unter sonstigen möglichst gleichen Verhältnissen jeweils Quantitäten von 800 bis 1000 $\frac{1}{2}$ zur Verbrennung. Die Kohlen wurden genau gewogen, ebenso durch genaue Messung in geeichtem Gefäss das verdampfte Wasser ermittelt und sodann an der Hand dieser Resultate und mit Zugrundelegung des eingegebenen Facturapreises die jeweiligen Kosten der Erzeugung von 1 $\frac{1}{2}$ Dampf von 5 Atm. aus Speisewasser von 0° ausgerechnet.

Wenn nun auch die zur Verbrennung gelangenden Kohlenquantitäten zu klein waren, um diese Resultate als vollständig genau und ganz untrüglich ansehen zu können, so ergibt sich doch im Allgemeinen, dass bei gegenwärtigem Preise folgende 3 Sorten: Saarkohle (*Altenwald Ia*); *Ronchamp tousvenant* und Ruhrkohle (*Concordia Ia*) als die besten der vorhandenen einander an Brennwerth ziemlich nahe stehen und dass die erstgenannte Sorte *ziemlich starken*, die zweite *mittelmässigen* und die letzte *geringen Rauch* entwickelt.

Es darf daher constatirt werden, dass, richtige Anlage, richtige Feuerung und normalen Betrieb vorausgesetzt, *es möglich ist, ohne erhebliche Mehrkosten durch Verwendung der richtigen Kohlenorte das übermässige Rauchen der Schornsteine zu verhindern*. Die nähern Details der genannten Proben werden sich s. Z. im Jahresbericht des schweiz. Vereins von Dampfkesselbesitzern vorfinden. St.

* * *

Vereinsnachrichten.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Auszug aus den Verhandlungen.

Sitzung vom 8. Januar 1879.

Anwesend 27 Mitglieder.

Herr Präsident *Bürkli* eröffnet die Sitzung mit dem Vorschlage, den Vorstand um zwei weitere d. h. auf sieben Mitglieder zu verstärken, indem zwar der Mitglieder vielfach genöthigt sind, aus geschäftlichen Gründen auszu-

Als Vorstandsmitglieder werden gewählt:

Ingenieur Sal. Pestalozzi und

Architect Th. Tschudy,

letzterem wird zugleich die Protocollführung für die Sitzung übertragen.

Es wird ferner als Mitglied aufgenommen Maschinen-Ingenieur E. Blum.

Als angemeldet ist zu verzeichnen Ingenieur Rohrer.

Folgt die Discussion des Antrages vom Central-Comité betreffend eine Local-Ausstellung der Pariser Ausstellungsgegenstände des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins.

Die Ausstellung nimmt ca. 600 \square $\frac{1}{2}$ Wandfläche in Anspruch und ist es schwer, ein entsprechendes Local dafür zu finden, da die Tonhalle gegenwärtig für längere Zeit nicht disponibel ist. Ohne weiter auf die Anträge, das Künstlergütli, die Caserne oder die Localitäten des ehemaligen Gotthard-Büreau dafür zu acquiriren, einzutreten, wurde beschlossen, neben Herrn Schellhas, der ex officio der Sache vorzustehen hat, eine Dreier-Commission zu bestellen, die die Localfrage, sowie die Ausstellung selbst an die Hand zu nehmen hätte. In die genannte Commission wurden gewählt:

Architect Ulrich

Ingenieur Sal. Pestalozzi und

Maschinen-Ingenieur Lamarche.

Das Hauptthema der heutigen Sitzung bildet das Referat über die Verordnung betreffend den Bezug neu erstellter Wohnungen des Regierungsrathes von Basel vom 24. Dezember 1878. Die genannte Verordnung setzt nämlich zwischen Beendigung des Rohbaues und Bezug der Wohnung eine bestimmte Frist an, innert welcher die zur Vollendung des Gebäudes nöthigen Arbeiten so zu betreiben sind, dass eine gehörige Austrocknung der Neubaute stattfinden kann und zwar in der Art, dass bei Gebäuden unter 60 \square $\frac{1}{2}$ Flächeninhalt eine Frist von 6, 5 oder 4 Monaten einzuhalten ist, je nachdem der Rohbau im Winter, Frühling oder Sommer vorgenommen wurde. Bei Bauten über 60 \square $\frac{1}{2}$ wird die Frist sogar auf 8, 7 und 6 Monate festgesetzt. Herr Stadtbaumeister Geiser, als Referent, entwickelt in eingehender Weise die Ansichten, wie sie conform unsern Verhältnissen sich ergeben. In Berücksichtigung des Umstandes, dass eine reine und gesunde Luft einen wesentlichen Bestandtheil der verschiedenen Factoren bildet, die den hygienischen Stand unserer Bevölkerung bedingen, sind von verschieenen Staaten bestimmte Verordnungen aufgestellt worden, zum Zwecke der Herstellung gesunder Wohnungen. Die Verordnung vom Canton Zürich vom 24. Januar 1877 behandelt dieses an und für sich noch neue Thema nur im Principe, indem einfach gesagt wird, dass neue Wohnungen nur bezogen werden dürfen, wenn sie vollkommen ausgetrocknet sind. Dies erscheint aber zu allgemein, in Berücksichtigung des Umstandes, dass für die hygienische Untersuchung einer Wohnung eine Masse Factoren zu berücksichtigen sind. Vor allem ist die Feuchtigkeitsentwicklung in neuen Wohnungen ein Hauptfactor. Es hat nämlich bei neuem Mauerwerk bei dem Prozesse der Umwandlung des Kalkhydrates in kohlen-sauren Kalk das ausgeschiedene Wasser zu verdunsten und so lange dieser Process nicht vor sich gegangen, wird in einer Wohnung stets ein der Gesundheit anzuträglicher Ueberschuss von Feuchtigkeit vorhanden sein. Fernere Factoren sind die Untersuchung der Beschaffenheit des Baugrundes; die Zeit, in welcher ein Bau errichtet wurde; der Termin zwischen Beendigung des Rohbaues und Auftragen des Putzes; die Wahl des Materials und die Lage des Gebäudes. Selbst die Zeit, in der eine Wohnung bezogen wird, kann wesentlich sein für den guten oder schlechten hygienischen Stand derselben. Nur bei Berücksichtigung aller dieser Factoren kann ermittelt werden, ob eine Wohnung wirklich trocken ist oder nicht.

Herr Geiser weist sodann nach, in wie weit die Verordnungen der verschiedenen Länder diesen Factoren Rechenschaft tragen. Die Wiener- und neuere Berliner Bauordnung behandeln den Gegenstand ähnlich, wie die genannte Verordnung vom Ct. Zürich, während die ältere Berliner und aber hauptsächlich die Dresdner Bauordnung, ähnlich wie die Basler, bestimmte Termine feststellen für Beziehbareit einer Wohnung.

Die Möglichkeit, den Feuchtigkeitsgehalt der Luft messen zu können, gibt uns ein relativ sichereres Mittel, den gesundheitlichen Zustand einer Wohnung besser zu beurtheilen. Der erste Schritt wurde in dieser Beziehung von Gay-Lussac eingeleitet, durch Erfindung des Psychrometers, sodann durch Erfindung des Haarhygrometers. Die erzielten Resultate waren für Bestimmung der relativen Feuchtigkeit ziemlich günstig. Herr Dr. Koppe hat indessen durch Anbringung einer Seala die Möglichkeit geboten, auch die absolute Feuchtigkeit mit Leichtigkeit bestimmen zu können. Immerhin müssen die Proben bei jeder Wohnung zu verschiedenen Zeiten und bei verschiedenen Witterungsverhältnissen vorgenommen werden, um im Stande zu sein, einen einigermaßen richtigen Schluss zu ziehen. Mag man für die Beziehbareit einer Wohnung immerhin Verordnungen aufstellen, so werden dieselben aber erst von förderlichem Nutzen sein, wenn dem Gesetze die Polizeigewalt direct zur Seite steht, so dass die Ausführung eines Beschlusses der Gesundheitscommission nicht durch einen Recurs um zwei bis drei Monate hinausgeschoben und inzwischen die gesundheitsschädliche Wohnung bezogen werden und zum Nachtheil der Miether austrocknen kann.

Wichtiger übrigens als alle Verordnungen ist die Prüfung der Baupläne in hygienischer Beziehung, auf welchen Punkt besonders in den Aussen-gemeinden zu wenig Gewicht gelegt wird. Es soll Aufgabe der Gesundheits- und Polizeibehörde sein, darauf zu achten, dass die geprüften und genehmigten Pläne auch in der Ausführung stricte innegehalten werden; besonders in Bezug auf Treppen-, Corridor- und Abtritanlagen, die stets genügend Luft und Ventilation erhalten sollen. In dieser Beziehung ist die Dresdner Verordnung gut, indem sie vorschreibt, dass die Abtritte stets an die Aussenseite der Gebäude zu verlegen sind. Es ist die Beobachtung einer in hygienischer Beziehung guten Grundrissanlage viel wichtiger und rationeller, als der Umstand, ob etwas mehr oder weniger Feuchtigkeit in der Wohnung vorhanden ist.

Nach Hrn. Stadtbaumeister Geiser unterwirft Hr. Architect Tschudy die Basler Verordnung ebenfalls einer Kritik und geht in vielen Hauptzügen mit Hrn. Geiser einig. Er geht noch weiter und behauptet, dass, um ein gesundes Haus herzustellen, so viele Factoren in Rechnung kommen, dass keine Bauordnung