Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 15

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: 17.05.2025

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

Dr. Johann Wild, Professor, gest. den 22. August 1894 (vide Bd. XXIV. S. 59, 60, 69).

Kaspar Jeuch, gest. den 14. August 1895 (vide Bd. XXVI S. 47 und 53).

Die vorgerückte Zeit erlaubt es nicht, auf jeden einzelnen und seine Verdienste um die Technik im Allgemeinen und unsern Verein im Besondern einzutreten. Diesen Mitgliedern, namentlich aber den Ehrenmitgliedern, hat unser Vereinsorgan, die Schweiz. Bauzeitung, jeweilen einen ausführlichen Nekrolog gewidmet. Auf das Grab unseres verehrten langjährigen Präsidenten, des Herrn Dr. Bürkli-Ziegler, hat das Centralkomitee namens des Vereins einen Kranz niedergelegt. Die Versammlung erhebt sich zur Ehrung der Verstorbenen von den Sitzen.

Unter Verdankung des zahlreichen Besuches und des getreulichen Ausharrens erklärt der Vorsitzende um $1^3/_4$ Uhr die 36. Generalversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins für geschlossen.

Der Protokollführer: *A. Bertschinger.*

Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik.

(Mit einer Tafel.)

Wie wir in Nr. 11 d. B. mitteilten, hat bei Anlass der Statutenberatung die bisherige internationale Vereinigung für die Vereinbarung einheitlicher Prüfungsmethoden von Bau- und Konstruktionsmaterialien obigen umfassenderen Titel angenommen, der auch noch den Vorzug der Kürze hat.

Bei den nachfolgenden Wahlen hat der Verband mit Akklamation Herrn Professor *L. v. Tetmajer* zum Vorsitzenden gewählt, der an Stelle des verstorbenen Prof. Bauschinger in die entstandene Lücke getreten, als zweiter Präsident die Geschicke der Vereinigung geleitet und dessen Bemühungen vornehmlich der Erfolg des Züricher-Kongresses zu verdanken ist.

Indem wir dem Bilde des ersten Präsidenten dasjenige des zweiten Vorsitzenden und nunmehrigen Leiters des internationalen Verbandes folgen lassen, hoffen wir auch den zahlreichen Lesern unserer Zeitschrift, welche Schüler des Herrn Professors v. Tetmajer waren, ein willkommenes Andenken an ihren verehrten Lehrer zu bieten.

Miscellanea.

Explosion von elf Dampfkesseln. Auf den Warrenby-Iron-Works bei Redcar in England fand am 14. Juni d. J. abends kurz nach 9 Uhr eine Kesselexplosion statt, wobei aus einer Batterie von 15 einfachen Cylinderkesseln elf Kessel in die Luft flogen und infolgedessen 12 Personen getötet und 20 mehr oder weniger schwer verwundet wurden. Die zwei äussersten Kessel an jedem Ende der Batterie blieben nahezu unbeschädigt und in ihrer ursprünglichen Stellung. Von den elf in die Explosion einbezogenen Kesseln rissen zehn (Nr. 3—12) an der dritten Nietreihe, die bei sämtlichen Kesseln über der Feuerbüchse liegt und einer (Nr. 13) bei der vierten Nietreihe. Die Heftigkeit der einzelnen Explosionen lässt sich aus dem Umstand ermessen, dass von einem der explodierten Kessel die grössere Hälfte 90 *m* und die Rückseite (back end) eines anderen 225 *m* weit in verschiedenen Richtungen fortgeschleudert wurden. Das Kesselmauerwerk wurde in einen Trümmerhaufen verwandelt, während die Kamine und Hochöfen keine Beschädigung erlitten. Ein glücklicher Zufall fügte es, dass sich die Explosion nicht zur Tageszeit ereignete, da im Augenblick der Katastrophe nur ein kleiner Teil des (Nachtschicht machenden) Personals beschäftigt war. Nichtsdestoweniger hat die Kesselexplosion zu Redcar grösseres Unheil durch Tötungen und Verwundungen herbeigeführt, als selbst die weit bedeutenderen Kesselexplosionen in Friedenshütte in Oberschlesien[1]) vor acht Jahren und in dem Kohlenbergwerk «Henry Clay» in Pensylvanien[2]) im Oktober v. J., und es ist immerhin bemerkenswert, dass nach «Engineering» das Ereignis mit bezug auf den Umfang der Kesselzerstörung in England bisher ohne Beispiel dasteht.

Wie bereits eingangs erwähnt, handelt es sich in diesem Fall um einfache Cylinderkessel und zwar mit gewölbten Böden und Aussenfeuerung durch Hochofengase; das Speisewasser wurde den Kesseln in einer Temperatur von 76—80° C. zugeführt, nachdem es durch Abdampf vorgewärmt und filtriert worden war. Auffallend sind die für diesen Kesseltyp ausserordentlichen Grössenverhältnisse: 66 englische Fuss (20,11 *m*) Länge bei einem Durchmesser von 4 Fuss 6 inch. (1,37 *m*); der Dampfdruck betrug 4,2 kg/cm^2, die Zahl der aus je zwei Blechen zusammengesetzten Läufe ist 20. Die Kessel, welche grösstenteils bereits 20 Jahre und darüber in Betrieb standen, waren in Backsteinmauerwerk eingelassen und jeder derselben ruhte auf fünf gusseisernen, an die Kesselwand angenieteten Trägern. Die einfach vernieteten Eisenbleche «single Staffordshire» hatten eine ursprüngliche Dicke von $^3/_8$" (9,3 *mm*). Die Kessel waren bei einer Kesselversicherungsgesellschaft nach dem Gruppensystem mit einer Summe von 12 500 Fr. versichert, welche demnach die Besitzer ungeachtet der Anzahl explodierter Kessel als Schadenersatz beanspruchen konnten. Die Firma beabsichtigte damit, eine unabhängige Versicherung und Ueberwachung, um über die Sicherheit der Kessel unterrichtet zu bleiben. Thatsächlich hat die Versicherungsgesellschaft, wie die Verhandlungen der Untersuchungskommission ergaben, zu wiederholten Malen vor der Unzuverlässigkeit dieses Kesseltyps gewarnt, als mehrfach an den Nietreihen über der Feuerbüchse Nahtrisse entdeckt wurden. Der Oberingenieur der Gesellschaft schlug deshalb vor, die Kessel, welche in solchen Längen mit Aussenfeuerung zu Brüchen und Nahtrissen neigten, entweder in zwei Teile zu zerlegen oder das System der Innenfeuerung einzuführen. Die von der Versicherungsgesellschaft geäusserten Bedenken hatten jedoch keinen weitern Erfolg, als dass ausser andern Vorsichtsmassregeln ein besonders sorgfältiges Verfahren zur Vermeidung der raschen Abkühlung der Kessel angeordnet wurde.

Das Ergebnis der ersten behördlichen Untersuchung durch die sog. «coroners inquest» gipfelte in der Erklärung, dass «keine Vernachlässigung die Katastrophe verschuldet habe und dass alles in guter Ordnung gehalten worden sei». Als Ursache der Explosion wurde Ueberheizung angenommen, obwohl die Jury keine Anhaltspunkte für die Bestätigung dieser Theorie vorfinden konnte. Mit diesem problematischen Untersuchungsergebnis war die Erörterung des Falles jedoch nicht abgeschlossen. Das nach dem englischen Dampfkesselexplosions-Gesetz vom Jahre 1882 als höhere Untersuchungsinstanz fungierende «Board of Trade» sandte zur nochmaligen Prüfung der Angelegenheit eine Kommission nach Redcar, die nach sechstägiger Verhandlung ihr Urteil dahin zusammenfasste, dass die Explosion der Kessel nur eine Frage der Zeit gewesen sei. Als unmittelbare Ursache der Katastrophe wurde ein, durch ungleichmässige Expansion und Zusammenziehung in einem der Kessel (Nr. 5) hervorgerufener Nahtriss festgestellt, welcher die Explosion dieses Kessels herbeiführte; unter der Einwirkung derselben wurden darauf die Mauerwerksätze der anderen Kessel zerstört, wodurch letztere ebenfalls rissig wurden und explodierten. Bei den Eisenblechen fanden sich überdies Kennzeichen einer sehr geringen Dehnbarkeit. Die an den Kesseln vorgenommenen Reparaturen waren in sachverständiger Weise ausgeführt, die Kessel selbst im allgemeinen gut gereinigt und gehalten worden.

In ihrem Gutachten verurteilte die Kommission im allgemeinen die Anwendung dieses Kesseltypes mit Aussenfeuerung und in solchen Längen als eine die öffentliche Sicherheit bedrohende Gefahr, die in Redcar durch das Alter der Kessel noch erhöht worden war. Die Besitzerin der genannten Werke, die Firma Walker, Maynard & Cie. erleidet durch die Neuanschaffung der Kessel einen Schaden in Höhe von etwa 125000 Fr.; von den auf 8 000 Fr. veranschlagten Untersuchungskosten hat die genannte Firma 5 000 Fr., die betr. Kesselversicherungsgesellschaft 1 250 Fr. zu zahlen.

Ueber den Bau grosser Thalsperren veröffentlicht Professor Maurice *Levy* in den «Comptes rendus de l'Académie des Sciences» in Paris eine interessante Abhandlung mit Bezug auf die Sicherheitsvorkehrungen, welche geeignet wären, derartige Anlagen anscheinend gefahrlos zu machen. Einem Auszug der «österreichischen Monatsschrift für den öffentlichen Baudienst» aus dieser Abhandlung entnehmen wir folgendes: Die grösste Gefahr bei gemauerten Thalsperren besteht in dem Eindringen von unter hohem Druck stehendem Wasser in die im Thalsperren-Mauerwerk etwa entstandenen Sprünge und es vergleicht der Verfasser die hierdurch vorhandene Gefahr mit derjenigen bei einem Dampfkessel ohne Sicherheitsventil. Er beantragt daher die Errichtung einer über die ganze Höhe und Länge der Thalsperre reichenden bergwärts der Thalsperre gelegenen Schutzmauer, welche durch 2 *m* im Geviert messende und in Abständen von je 2 *m* angeordnete Mauerpfeiler gestützt und mit dem Thalsperrenkörper verbunden wäre. Hiedurch entsteht an der Bergseite der Thalsperre eine Reihe senkrechter Brunnen, welche mit Wasserablassvorrichtungen in Verbindung gebracht werden. Sämtliche Ablässe münden sodann in einen

[1]) Vide Bd. X S. 147, 167.

[2]) Vide Bd. XXV S. 27.

Hauptsammelkanal, welcher sich längs des Mauerfusses hinzieht. Würde nun ein Sprung in der erwähnten Schutzmauer entstehen, so wird das Wasser in einen oder mehrere der erwähnten Schächte eindringen und gefahrlos zum Abfluss gelangen. Nach der Menge des durch den Hauptsammelkanal abfliessenden Wassers kann man leicht auf jede Gefahr, die aus einer Schadhaftigkeit des Mauerwerks entspringen könnte, rechtzeitig aufmerksam gemacht werden.

Im ferneren empfiehlt der Verfasser die Aufnahme einer neuen Bedingung für die obere Mauerfläche, welche mit dem Wasser unmittelbar in Berührung tritt. Nach seiner Ansicht ist die Bedingung, dass diese Mauerteile keinen Zugspannungen und nur Druckspannungen ausgesetzt werden, noch nicht genügend, sondern es ist überdies noch erforderlich, dem Wasser den Eintritt in die durch die Temperaturunterschiede allenfalls entstandenen Mauersprünge zu verwehren, was dadurch möglich ist, dass die Mauerpressungen an jedem Punkte der bergseitigen Mauerböschung den Wasserdruck an der betreffenden Stelle nennenswert übersteigen. Obwohl ferner die vertikalen Mauersprünge viel weniger gefährlich sind, als die horizontalen, so erscheint es doch notwendig, auch die vertikalen Risse dadurch möglichst unschädlich zu machen, dass die Sperre als eine Reihe von Gewölben mit senkrechten Achsen, welche von Strebepfeilern gestützt werden, angelegt wird. Hiedurch würde auch ein eventueller Bruch auf ein einziges Feld beschränkt bleiben können.

Um ein Gleiten zu verhüten, wird die Anlage der Lagerfugen nach Bögen empfohlen, welche zu der äussern und innern Laibung der Sperre normal gerichtet wären.

Zweifellos verdienen diese in der eingangs erwähnten Abhandlung gegebenen Anregungen das Interesse der Fachwelt, umsomehr als durch die Katastrophe von Bouzey die Frage der Sicherheitsvorkehrungen bei ausgedehnten Dammbauten neuerdings wieder in Fluss gekommen ist und zu einer befriedigenden Lösung drängt.

Berliner Strassenbahnen. Zum Studium der Verkehrsverhältnisse in verschiedenen europäischen Grosstädten war vom Berliner Magistrat eine städtische Deputation ernannt worden, deren Bericht über die vierwöchentliche Studienreise nunmehr vorliegt. Besucht wurden die Städte: Dresden, Dessau, Hagen, Frankfurt a. M., Strassburg, Paris, London, Liverpool, Glasgow, Edinburgh, Rotterdam, Haag, Amsterdam und Brüssel. Am Schluss ihrer interessanten und umfangreichen Darstellung der an genannten Orten bestehenden Verkehrsanlagen gelangt die Deputation zu folgenden Vorschlägen: Zu den Betriebssystemen, deren versuchsweise Einführung in Berlin sich empfehlen würde, gehören: das System mit oberirdischer Zuführung des elektrischen Stromes, das Klettesche System (Dresden), das verbesserte Accumulatorensystem (Tudor-Accumulatoren), das Gaswagensystem und das System Serpollet. Diese Vorschläge sollen soweit als thunlich auf den bestehenden Pferdebahnlinien zur Ausführung gebracht werden und zwar auf Kosten der Stadt unter Bereitstellung der Wagen und Bedienungsmannschaften seitens der verschiedenen Unternehmer. Im Falle der Entschliessung zu einer definitiven oder einer möglichst definitiven Anlage bezeichnet die Deputation jedoch als das für Berlin geeignetste Betriebssystem, das gemischte System mit teilweiser ober- und teilweiser unterirdischer Stromleitung; Oberleitung da, wo die Einfachheit der Strassen es gestattet und nach dem Profil der Strassen das Eintreten von Wasser in den Leitungskanal zu befürchten ist. Unterleitung da, wo sie der Wasserfreiheit wegen möglich und durch den Charakter der Strassen geboten ist. Die Möglichkeit, dieses gemischte System noch weiter derart zu mischen, dass auch einige Accumulatoren in dem Wagen mitgeführt werden, um eventuell in besonderen Fällen diese zur Traktion zu benutzen, scheint der Deputation nach den in Hagen gehörten Aeusserungen des Direktors der dortigen Accumulatorenfabrik nicht ausgeschlossen. Endlich wird noch bemerkt, dass bei der Oberleitung dem Bügel statt der Rolle der Vorzug zu geben ist, weil ersterer eine bequemere Drahtführung und eine Verminderung der Stützpunkte gestattet.

Ein Patentstreit um die Erfindung des Acetylen-Gases ist in Amerika entbrannt. Bekanntlich verdankt der Amerikaner *Wilson*, Chemiker einer Aluminiumfabrik in Spray (North Karolina) lediglich einem Zufall die neue Darstellungsweise des Calciumcarbids bezw. des Acetylens, indem er damit beschäftigt war, die Qualität eines im Staate North Karolina gefundenen Thons in Beziehung auf dessen Aluminium-Gehalt zu prüfen. Bei seinen Versuchen verwandte er Coaks und Kalk und erhielt unter der Einwirkung des elektrischen Flammbogens ein Produkt — das Calcium-Carbid — das als wertlos in ein mit Wasser gefülltes Gefäss geworfen, unter stürmischer Entwickelung ein übelriechendes mit helleuchtender Flamme brennendes Gas — das Acetylen — erzeugte.[1]) Die kapitalmächtige *Standard-Oil Comp.*, welche bereits eine Anzahl wertvoller Patente für Beleuchtungszwecke besitzt, erwarb auch das Eigentumsrecht der Erfindung Wilsons für einen hohen Preis und begann, dieselbe praktisch zu verwerten. Hierbei scheint sie jedoch, den Berichten amerikanischer Blätter zufolge, auf ein ernstes Hindernis zu stossen. Die «*Pittsburg Reduction Co.*», die bekannte amerikanische Gesellschaft, die mit Hilfe der an den Niagara-Fällen gewonnenen Elektricität Aluminium erzeugt, hat nämlich gegen die Ausbeutung der Wilson'schen Erfindung Einspruch erhoben auf Grund der Behauptung, dass sie bei der Herstellung des Aluminiums das gleiche Verfahren zur Anwendung bringe, welches bei der Darstellung des Acetylen-Gases beobachtet wird. Aus diesem Grunde habe sie ein Vorzugsrecht auf die Erfindung des neuen Leuchtstoffes. Voraussichtlich wird sich aus diesem merkwürdigen Einspruch der Pittsburger Aluminium Gesellschaft ein interessanter Patentprozess entwickeln, es sei denn, dass die Standard Oil Co. sich im Vergleichswege mit der ersteren Gesellschaft verständigen sollte.

Das grösste Segelschiff der Welt, der «Potosi», wird gegenwärtig im Auftrage einer Hamburger Firma auf den Werften von Tecklenburg in Geestemünde gebaut. Die hauptsächlichsten Dimensionen desselben sind:

Länge zwischen den Perpendikeln	110,43 *m*.
Breite des Mittelschiffs	15,16 »
Tiefe unter dem Oberdeck	9,51 »

Das Schiff, dessen Rumpf aus Martin-Siemens-Stahl konstruiert wird, hat einen Tonnengehalt von 3950 *t* brutto und 3780 *t* netto. Bei Vollbelastung ist sein Tiefgang 7,62 *m*, sein Deplacement beträgt 11 200 m^3. Der Potosi besitzt fünf aus Stahlblechen gefertigte Masten und einen Bugspriet; vier Masten tragen Raasegel, der letzte Schoonersegel. Bei einem Durchmesser von 0,86 *m* am Fuss und 0,46 *m* an der Spitze hat der Grossmast eine Höhe von 45,20 *m*, ist jedoch noch durch einen Topmast um 17 *m* verlängert, sodass der Flaggenknopf sich 61 *m* über der Wasserlinie befindet. Der Flächeninhalt der Segel beträgt nicht weniger als 4700 m^2. Die bisher grössten Segler waren die 1890 in Glasgow erbaute «France» mit 3784 Brutto-Tonnengehalt, Eigentum einer Handelsfirma in Bordeaux, und die 1892 vom Stapel gelassene «Maria Rickmers» aus Bremerhafen mit 3813 Brutto-Tonnengehalt, welch letztere bekanntlich auf der Rückfahrt von ihrer ersten Reise im Sund mit Mann und Maus unterging.

Sprachhaus. Im Jahrgang 1888 (Band XII) der Schweizerischen Bauzeitung ist eine Beschreibung des städtischen Rathauses zu Basel enthalten, der eine Reihe von Zeichnungen beigegeben ist. Im Grundriss des Erdgeschosses (Fig. 3 S. 132) ist ein Raum als «Abtritt (früher Sprachhaus)» bezeichnet. Die Bezeichnung Sprachhaus gehört nach der ganzen Baugeschichte des Rathauses offenbar dem Mittelalter an, leider ist aber nicht angegeben, was man unter einem Sprachhaus verstand. Es dürfte nun manchen Leser dieses Blattes interessieren, zu erfahren, dass das mittelalterliche Sprachhaus gleichbedeutend mit unserem heutigen Abtritt ist. Weitere mittelalterliche Bezeichnungen für Abtritt sind Läublein und Profei. Letztere Bezeichnung ist heute noch da und dort in der Form Privet im Gebrauch. Näheres hierüber s. in Grimm, deutsches Wörterbuch, und in Schmeller, bayerisches Wörterbuch.

Stuttgart, im Oktober 1895. *A. Euting*, Oberbaurat.

Die Frage der zulässigen Spannweite für Hängebrücken ist anlässlich des Projektes der Hängebrücke über den North River (Hudson) bei New-York[1]) vom Kriegsminister der Ver. Staaten einer aus hervorragenden Fachmännern des Brückenbaues gebildeten Special-Kommission zur Beantwortung vorgelegt worden. Wenn die Lösung dieser Aufgabe auch an besondere Voraussetzungen gebunden war, so darf das gefundene Ergebnis nichtsdestoweniger ein allgemeines Interesse beanspruchen. Den Berechnungen wurde die Konstruktion einer Eisenbahnbrücke mit sechs Geleisen, Kabeln aus Stahldraht mit dreifacher Sicherheit zu Grunde gelegt. Die Ermittelungen des erwähnten Ausschusses haben nun zu dem Ergebnis geführt, dass man unter diesen Umständen mit der Spannweite bis auf 1321 *m* gehen kann.

Die Verwendung der Sägspähne zu Heizungs- und Kochzwecken soll durch eine neuere Ofenkonstruktion mit eigenartiger Rost-Anlage (System Lattermann) nun auch in Wohnzimmern ermöglicht sein, während die bisher von der Sägespähnfeuerung unzertrennlichen sanitären und anderen Misstände dieses ökonomische Heizverfahren auf Fabrik- und Werkstättenräume beschränkt haben.

Eidg. Polytechnikum. Auf den Lehrstuhl für angewandte Elektrotechnik an der mechanisch-technischen und der Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums ist Herr Ingenieur W. Wyssling, Direktor der Elektricitätswerke an der Sihl in Wädensweil, berufen worden.

---

[1]) Vide Bd. XXV S. 28, 65.

[1]) Vide S. 89 d. Bd.

Professor Ludwig von Tetmajer.

Zweiter Präsident der internationalen Vereinigung für die Vereinbarung einheitlicher Prüfungsmethoden von Bau- und Konstruktionsmaterialien.

TYP. ZÜRCHER & FURRER — ZÜRICH.

Seite / page

101(3)

leer / vide /
blank

Zürcher Bahnhoffrage. Das Begehren des Stadtrates um Verlegung des Hauptbahnhofes auf das linke Sihlufer wird von der Regierung des Kantons Zürich beim schweizerischen Eisenbahndepartement unterstützt.

Konkurrenzen.

Bebauung des Platzes um den Wasserturm in Mannheim. (Bd. XXV S. 49, 56, 68, 95.) Der Wettbewerb, dessen Einlieferungsfrist am 10. Okt. ablief, hat ein unerwartetes Ergebnis gezeitigt. Mehr als 200 Programme waren verlangt und nun sind insgesamt — zwei Arbeiten eingereicht worden. Die Deutsche Bauzeitung, welcher wir diese Meldung entnehmen, führt den Misserfolg angesichts einer immerhin anziehenden Aufgabe auf die unbestimmte Fassung der Programmforderungen und ferner auf die zu grosse Arbeitsleistung zurück.

Für die moderne Herstellung des Kurortes Vihnye wird von der Stadt Schemnitz in Ungarn eine allgemeine Ideenkonkurrenz mit Termin bis zum 15. November d. J. ausgeschrieben. I. Preis 1000 Kr., II. Preis 500 Kr. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind beim Bürgermeister von Schemnitz erhältlich.

Zur Erlangung von Entwürfen für ein Theatergebäude schreibt der ungarische Ingenieur- und Architekten-Verein einen allgemeinen Wettbewerb aus. Termin: 6. Januar 1896. Preise: Die grosse Vereinsmedaille und ein Reisestipendium von 600 fl. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind von dem genannten Vereine in Budapest zu beziehen.

Evangelisch-reformierte Kirche in Neustadtl (Mähren). Allgemeiner Wettbewerb. Termin: 31. Dezember d. J. I. Preis 250 fl., II. Preis 100 fl. Kostenvoranschlag 30 000 fl. Programme etc. sind beim Presbyterium der dortigen evangelischen Kirchengemeinde kostenfrei erhältlich.

Erweiterung des kgl. ungar. Landesspitals in Pressburg. Allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. November d. J. Ein Preis von 3000 fl. Programme etc. können von der Direktion des Landesspitals bezogen werden.

Nekrologie.

† **Joh. Sigmund Schuckert,** der am 17. d. M. in Wiesbaden verschiedene Begründer der Nürnberger Elektricitäts-Gesellschaft, darf zu den Männern gezählt werden, die sich um die Förderung der modernen Elektrotechnik grosse und bleibende Verdienste erworben haben. Der Verstorbene war ein «Selfmademan». Er wurde am 18. Oktober 1846 zu Nürnberg geboren, absolvierte seine Lehrzeit in einer mechanischen Werkstatt seiner Vaterstadt, ging 23 Jahre alt nach Amerika und begründete, im Jahre 1873 zum Besuch der Wiener Weltausstellung nach Europa zurückgekehrt, in Nürnberg eine bescheidene Werkstatt, wo er sich mit der Ausarbeitung schwieriger mechanischer Probleme, u. a. der Herstellung von Vermessungsinstrumenten und Schrittzählern beschäftigte. Bald ging er zum Bau von Dynamomaschinen über; die ersten von ihm gebauten Maschinen dienten galvanoplastischen Zwecken und waren zur Stromerzeugung für Vergoldung, Versilberung, Vernickelung u. s. w. bestimmt. 1875 konnte er die erste Beleuchtungsanlage in Nürnberg in Gang setzen. Ausgestattet mit einem ausserordentlichen organisatorischen und kommerziellen Geschick, war er schon einige Jahre nach Begründung seines Geschäftes in der Lage, den Betrieb aus der Werkstatt in grosse Fabrikräume zu verlegen und für Süddeutschland bezüglich der Bedeutung seiner Firma das zu werden, was Siemens für Norddeutschland gewesen ist. Er erwarb das alleinige Herstellungsrecht der Krizik-Lampe mit konischem Kern und das Patent der Erfindung von Professor Munker für die Herstellung von Parabelspiegeln aus Glas, welch letztere unter dem Namen Schuckert'sche Scheinwerfer den Weltmarkt erobert haben. Berühmt ist ferner sein Flachringinduktor, der eine neue Klasse von Dynamomaschinen in's Leben rief. Erst vor wenigen Jahren wurde das rasch aufblühende Unternehmen, das sich in der letzten Zeit hauptsächlich den Kraftübertragungsanlagen und dem Bau von Strassenbahnen zugewandt hat, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, deren Kapital jetzt 14 Millionen Mark beträgt. Ein schweres Nervenleiden, das der rastlos thätige Mann sich durch Ueberanstrengung zugezogen, hat seinem verdienstvollen Wirken ein frühes Ende bereitet.

† **Ludwig Dürnbauer.** Am 1. d. M. starb in Wien infolge eines Lungenleidens, im Alter von 35 Jahren der Bildhauer Ludwig Dürnbauer, dessen Entwurf bei der Konkurrenz für die Risalitgruppen am Zürcher Stadttheater im Jahre 1891 mit einem ersten Preise ausgezeichnet wurde. Der so jung verstorbene Künstler hat mehrfach Auszeichnungen für seine talentvollen Arbeiten erhalten. Für sein bedeutendstes Werk «Der Kampf ums tägliche Brot» ist ihm bei der Pariser Ausstellung und der internationalen Ausstellung in München die goldene Medaille II. Klasse zu Teil geworden.

† **Eugen Langen.** Am 2. d. M. starb in Köln im 62. Lebensjahre der durch sein Schwebebahnprojekt neuerdings weiteren Kreisen bekannt gewordene Kommerzienrat Eugen Langen, welcher, von Beruf Ingenieur, s. Z. gemeinsam mit Dr. Otto die Deutzer Gasmotorenfabrik begründete. Der Verstorbene war Mitglied des deutschen Kolonialrats und zweimal Vorsitzender des Vereins deutscher Ingenieure.

Berichtigung. In der Eröffnungsrede des Herrn Inspektor Tschiemer sind zu unserem Bedauern einige Druckfehler stehen geblieben, deren Korrektur nicht mehr rechtzeitig bewerkstelligt werden konnte. Es sollte nämlich heissen: Auf Seite 93, Spalte 2, Zeile 29 von oben: Strecke Burgdorf-*Solothurn* anstatt: Burgdorf-Langnau; auf Seite 94, Spalte 1, Zeile 18 von unten: *erweitert* anstatt: erneuert, und auf Seite 95, sechstletzte Zeile des Artikels: *Central*kleidermagazin anstatt: Kontrollkleidermagazin. *Die Red.*

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Herbstsitzung des Ausschusses den 19. Oktober 1895 in Bulle
und
Ausflug nach Charmey und Gruyère den 20. Oktober 1895.

An die Mitglieder der G. e. P.

In Ausführung des Beschlusses, in den Jahren, in denen keine General-Versammlung stattfindet, die Mitglieder zur Herbstsitzung einzuladen und damit eine Exkursion zu verbinden, wiederholen wir die schon in der «Schweiz. Bauzeitung» vom 28. September publizierte Einladung zu dem Ausfluge nach *Charmey* und *Gruyère* und hoffen auf eine recht zahlreiche Beteiligung.

Zürich, den 4. Oktober 1895. *Der Vorstand.*

Programm.

19. Oktober:

4 h. 53		Ankunft in Bulle.
6 h. —		Sitzung des Ausschusses im Hôtel des Alpes.

20. Oktober:

8 h. —	morg.	Abfahrt von Bulle per Wagen.
10 h. —		Ankunft in Charmey und Besuch des gorges de la Jogne.
12 h. —		Mittagessen im Hôtel du Sapin.
2 h. —	nachm.	Abfahrt nach Gruyère.
4 h. —		Ankunft in Gruyère.
8 h. 25		Abfahrt von Bulle.

NB. Die Kollegen, welche an der Exkursion teilnehmen wollen, sind gebeten, bis zum 18. Oktober Herrn Kantonsingenieur Gremaud in Freiburg Mitteilung zu machen, da er es übernommen hat, die nötigen Fuhrwerke zu bestellen.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein tüchtiger *Direktor*, welcher die Fabrikation von Maschinen für Papierfabriken etc. vollständig beherrscht. (1011)

Gesucht zwei praktisch erfahrene *Ingenieure* auf ein elektrotechnisches Bureau. (1013)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
13. Oktober	Kriegsdepotverwaltung	Rapperswyl (St. Gallen)	Erd-, Maurer-, Zimmer-, Holzcementbedachungs-, Schreiner- und Schlosserarbeiten, sowie die Herstellung der Blitzableitung und Einfriedung für ein Patronenmagazin in der Grunau bei Rapperswyl.
13. »	Gemeinderatskanzlei	Bruggen (St. Gallen)	Bau eines Cementweiers in Hafnersberg.
13. »	Eidg. Kriegsdepotverwaltung	Schwyz	Bau von zwei Patronenmagazinen im Grossried bei Schwyz.
15. »	Gemeindepräsident Girsberger	Ossingen (Zürich)	Anlage einer Brunnenleitung mit Reservoir, Hydranten und Hauswasserversorgung in der Gemeinde Ossingen.
15. »	Dr. Otto Possert	Pfäffikon (Schwyz)	Bau eines Reservoirs von 300 m^3 Wasserinhalt in Pfäffikon.
15. »	Ch. Fauconnet, Stadtrat	Vallorbes (Vaud)	Die Kanalisationsarbeiten und Lieferungen für die Anlage einer Wasserversorgung in Vallorbes.
17. »	Eidg. Baubureau	Thun	I. Bau eines Magazins für die eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun. II. Schreiner- und Glaserarbeiten für das neue Munitionskontrollgebäude in Thun. III. Erd- und Kanalisationsarbeiten für Anlage eines Parkplatzes auf der Allmend in Thun. IV. Erd-, Maurer-, Zimmer-, Flechtwerk- und Straucharbeiten für einen Springgarten auf der Allmend in Thun.
20. »	Gemeinderat	Oberbuchsiten (Solothurn)	Liefern und Legen von 900 *m* eisernen Röhren für die Wasserversorgung in Oberbuchsiten.