

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 25

## **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:** 13.03.2025

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

**Neue Messung der Lichtgeschwindigkeit.** Die von Bischoffsheim unterhaltene Sternwarte von Nizza, deren klimatische Verhältnisse solche Arbeiten besonders begünstigen, hat es unternommen, die Geschwindigkeit des Lichtes von neuem zu messen. Es werden die sehr oft wiederholten Messungen nur bei günstigster Witterung vorgenommen und von zwei von einander unabhängigen Beobachtern ausgeführt. Die Entfernungen, die der Lichtstrahl zu durchlaufen hat, sollen schrittweise vergrößert werden. Zunächst sind auf der kürzesten der vorgesehenen Strecken, nämlich zwischen dem Observatorium zu Nizza und dem am rechten Ufer des Var gelegenen Dorfe La Gaude (die Länge dieser Strecke wurde durch drei von einander unabhängige Triangulationen zu 11 862 m bestimmt) im Zeitraum von einem halben Jahr 1500 Messungen vorgenommen worden. Die angewandte Methode ist diejenige von Fizeau, deren sich auch Cornu bei seiner 1874 vom Pariser Observatorium aus ausgeführten Messung der Lichtgeschwindigkeit bediente. Auf der Sternwarte von Nizza wurde das Fernrohr mit sechszölligem Objektiv und einem Rade mit 150 Zähnen, sowie dem registrierenden Uhrwerke installiert, und als künstliche Lichtquelle diente eine elektrische Lampe von 16 Kerzenstärken bei 102 Volt Spannung; der zu La Gaude aufgestellte Collimator aber enthielt einen dreizölligen Silberspiegel. Das von Perrotin der Akademie mitgeteilte Ergebnis der 1500 Messungen nähert sich mehr dem von Michelson mit dem Drehspiegel nach der Methode von Foucault gefundenen; es wurde nämlich, bei einer Fehlerweite von  $\pm 8 \text{ km}$ , die Geschwindigkeit des Lichtes zu 299 900 km in der Sekunde bestimmt.

**Die Kehrlichtverbrennung zu Darmen** in England ist seit längerer Zeit mit gutem Erfolge im Betrieb. In der Anlage werden die Abgänge des Städtchens von 40 000 Einwohnern, ungefähr 32 t bis 38 t täglich, ohne irgend welche Belästigung der Umgebung verbrannt. (Die Einrichtungen sind für die doppelte Menge berechnet.) Den Heizeffekt schätzt man auf den fünften Teil des gleichen Gewichtes an Kohle. Die Anlage ist am Endpunkt der städtischen Tramwaylinie errichtet und enthält zwei Ofen vom Typ Meldrom, die mit automatischer Zuführung des Brennmaterials arbeiten, zwei Lancashire Kessel von 8,2 m Länge und 2,40 m Durchmesser, zwei Dampfmaschinen und drei Dynamomaschinen, welche zur Zeit bei einem zwölfstündigen Betrieb rund 400 P. S. für den Dienst des elektrischen Tramways abgeben. Dieser Nutzeffekt wird mittels einer Accumulatorenatterie auf 18 Stunden verteilt. Die so gewonnene Energie schätzt man auf 900 000 kw jährlich.

**Die gesamte Quecksilbergewinnung der Erde** (mit Ausschluss von Mexiko, für das die Zahlen noch nicht vorliegen) ist nach amerikanischen Fachblättern vom Jahre 1900 auf das Jahr 1901 um 192 t zurückgegangen. Sie betrug, nach Ländern verteilt in Tonnen:

	1900	1901	Zunahme	Abnahme
in Oesterreich	550	512	—	38
» Italien	220	278	58	—
» Russland	340	368	28	—
» Spanien	1111	846	—	265
» Vereinigten Staaten	967	992	25	—
Zusammen	3188 t	2996 t	111 t	303 t

In Mexiko sind im Jahre 1900 335 t gefördert worden; unter der Annahme, dass dieses Ergebnis im Jahre 1901 gleich geblieben ist, hat die Quecksilbergewinnung im letzten Jahr also zusammen 3331 t betragen.

**Die Verschiebung einer 335 m langen eisernen Brücke** wurde nach «Eng. News» am 13. April d. J. in Pittsburg Pa. ausgeführt. Die alte Eisenbahnbrücke über den Alleghany wurde auf hölzerne Anbauten an die Pfeiler um etwa 7,6 m stromab geschoben, um einem neuen Ueberbau Platz zu machen. Die Arbeit war in ungefähr sieben Stunden beendet. Die alte Brücke hatte engmaschige Gitterträger und nur eine, unten liegende Fahrbahn. Die neue Brücke erhält zwei Fahrbahnen übereinander, deren untere dem Verschiebeverkehr zur Bedienung verschiedener Gütergeleise, sowie dem Zugverkehr der Alleghany-Thalbahn dient, während die obere von den durchgehenden Zügen des Nordwestnetzes der Pennsylvaniaabahn benutzt wird.

**Das internationale Gewindesystem auf metrischer Grundlage S. 1.)** beginnt allmählich Fuss zu fassen. So hat das französische Marineministerium verfügt, dass es mit Beginn dieses Jahres bei allen Neubauten der Marine angewendet werden soll. In der schweizerischen und wohl auch in der deutschen Maschinen-Industrie wird es begreiflicherweise nicht so schnell das dort grösstenteils seit lange eingebürgerte Whitworthsystem verdrängen können, immerhin haben sich schon grössere Werkstätten, die den Bau von elektrischen Anlagen betreiben, dafür eingerichtet. Neuerdings wurde es von den Schweizerischen Bundesbahnen für Befestigungsschrauben ihres Oberbaumaterials vorgeschrieben.

1) Bd. XXXII S. 114 u. 121, Bd. XXXVI S. 165.

**Die Betriebsmittel der russischen Eisenbahnen** beliefen sich am 1. Januar 1901 auf 16 470 Personenwagen und 290 803 Güterwagen. Von den Personenwagen, die einen Wert von rund 215 Mill. Fr. darstellen, gehören 10 391 den Staatsbahnen im europäischen Russland, 1637 den Staatsbahnen der asiatischen Landesteile und 4442 sind in Verwendung bei Privatbahnen. Von den Güterwagen entfielen 184 597 Wagen (2 200 000 t) auf die russischen Staatsbahnen in Europa, 15 716 Wagen (190 000 t) auf die Staatsbahnen auf asiatischem Boden und 90 490 Wagen (1 070 000 t) auf die Bahnen im Privatbesitz.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Von dem Grundsatz ausgehend, dass die Oberbaumaterialverwaltung, die für das gesamte Netz der S. B. B. bei der Generaldirektion in Bern konzentriert ist, von einem erfahrenen Ingenieur geleitet werden müsse, hat die Generaldirektion als Vorstand dieses Dienstzweiges Herrn Ingenieur *Alb. von Steiger* von Bern, früher Sektionsingenieur der Jurasimplonbahn und seit 1. Juli 1901 Ingenieur I. Klasse der S. B. B. berufen; der Verwaltungsrat der S. B. B. hat diese Wahl am 30. Mai bestätigt.

## Preis Ausschreiben.

**Schutzvorrichtung für elektrischen Strassenbahnbetrieb.** Im Verein mit den Dresdener Strassenbahngesellschaften erlässt der Rat der Stadt Dresden die Einladung zu einem Wettbewerb betreffend die Konstruktion von Schutzvorrichtungen für elektrischen Strassenbahnbetrieb. Als Termin ist der 1. Oktober 1902 angesetzt. Es sollen drei Preise von 5000, 3000 und 2000 M. zur Verteilung gelangen.

## Konkurrenzen.

**Hochbauten des neuen Bahnhofes in Metz.** (Bd. XXXIX S. 10.) In diesem Wettbewerbe ist vom Preisgerichte der erste Preis im Betrage von 8000 M. an Architekt *Jürgen Kröger* in Berlin und dessen Mitarbeiter die Architekten *Jürgensen & Bachmann* zuerkannt worden. Der zweite Preis mit 5000 M. fiel dem Bauinspektor *Klingholz* in Berlin zu und zwei dritte Preise wurden mit je 3000 M. erteilt an Bauinspektor *Möller* in Altona und an Architekt *Oswin Malzer* in Düsseldorf. Zum Ankaufe sind zwei Entwürfe mit den Kennworten «Bach» und «Einigkeit und Recht und Freiheit» empfohlen worden. Als Verfasser des ersteren nannten sich die Architekten *Otto Sturm* in Frankfurt a. M. und *Paul Huber* in Wiesbaden.

## Nekrologie.

† **Auguste Ribaux.** Il y a quelques semaines, un nombreux cortège d'amis accompagnait au cimetière la dépouille mortelle de Auguste Ribaux, ancien élève de l'Ecole polytechnique fédérale et, jusqu'à fin 1901, architecte cantonal à Neuchâtel où il est décédé à l'âge de 47 ans le 8. Avril 1902 à la suite d'une courte maladie.

A. Ribaux est né en 1854 à La Chaux-de-Fonds où il fit toutes ses classes. En 1871 il entra dans la section d'architecture de l'Ecole polytechnique. Atteint, pendant ses études, du typhus — lors de la grande épidémie de 1873 qui fit tant de victimes parmi les étudiants de Zurich et causa entr'autres la mort d'un ami intime de Ribaux, comme lui enfant de La Chaux-de-Fonds, — il dut, pour rétablir sa santé, interrompre quelque peu ses études qu'il ne put terminer qu'en 1875.

Tôt après sa sortie de l'Ecole polytechnique il alla à Paris où il travailla chez divers architectes; en 1877—1878 notamment, il s'occupait, dans les bureaux de la ville de Paris, de travaux concernant l'Exposition universelle de 1878. En 1881 il s'établit à La Chaux-de-Fonds pour y exercer sa profession, puis enfin vint à Neuchâtel remplir le poste d'architecte cantonal auquel l'avait appelé le Conseil d'Etat et qu'il occupa presque jusqu'à sa mort.

Ribaux ne s'intéressa pas seulement aux travaux de sa vocation; il s'occupait de bonne heure et très-activement de politique; radical militant, il avait le courage de son opinion et savait se mettre à la brèche pour son parti. Ses concitoyens l'envoyèrent très jeune siéger au Grand Conseil comme député de La Chaux-de-Fonds; il fit partie de ce corps jusqu'au moment où sa nomination au poste d'architecte cantonal, l'obligea à s'en retirer.

La principale œuvre de Ribaux en tant qu'architecte fut la construction de l'Hospice cantonal des incurables à Perreux près Bevaix,