Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 9

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III. ZÜRICH, den 3. September 1875. No. 9.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Freitag. – Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numéro 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Politechnikums in Zürich. — Der Bergsturz bei Unterstein an der Gisela-Bahn. — Die Explosion eines Locomotivkessels während der Fahrt. — Zum internationalen Eisenbahnfrachtrecht. — Die Betheiligung der Schweiz an der internationalen Weltausstellung in Philadelphia. — Eisenbahnfachschule am eidg. Polytechnikum. — Bericht an den löbl. Verwaltungsrath des österr. Ingenieur- und Architectenvereins über den Einfluss der Entwaldungen auf das Bauwesen und auf volkswirthschaftliche Verhältnisse. — Rechtsfälle. — Garderoben-Zimmer. — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. Unfälle.

Beilagen: Eine Tafel; Der Bergsturz bei Unterstein an der Gisela-Bahn.

Text: Uebereinkommen über die Haftpflicht aus dem directen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen. — Bundesrathsverhandlungen. — Inhalt von Nr. 35 der Wiener Verkehrszeitung.

GESELLSCHAFT
ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnicums in ZÜRICH.

Die diessjährige Generalversammlung unserer Gesellschaft wird am 5. September nächsthin, entsprechend dem in Luzern gefassten Beschlusse, in Biel stattfinden. Indem wir zu recht zahlreichem Besuche derselben einladen (sie soll nach den getroffenen Vorbereitungen in Bezug auf die Reichhaltigkeit des Programmes keiner frühern nachstehen), theilen wir zugleich die Reihenfolge der zu berathenden Gegenstände mit.

1. Eröffnung;
2. Referat über die Stellenvermittlung;
3. Referat über das Adressverzeichniss und dessen wissenschaftliche Beilagen;
4. Beziehungen zur techn. Zeitschrift „Die Eisenbahn";
5. Antrag betreffend Einführung wissenschaftlicher Vorträge an der Generalversammlung;
6. Referat über die Finanzen;
7. Antrag betreffend die Einführung eines Eintrittsgeldes und die damit verbundene Revision des § 4 der Statuten;
8. Reglement betreffend Einziehung der Jahresbeiträge und Eintrittsgelder;
9. Wahlen:
   a) Des Gesammtausschusses,
   b) Des Präsidenten,
   c) Des Redactors der wissenschaftlichen Mittheilungen,
10. Unvorhergesehenes.

Bezüglich des äussern Arrangements der Generalversammlung, verweisen wir auf die Festcarte.

Namens des Vorstandes,
Der Präsident:
Dr. C. F. Geiser, Prof.
Der Secretär:
H. Paur, Ing.

PROGRAMME.

Samedi soir, 4 septembre:—Réception à la gare de Bienne.
8 heures. Réunion familière au Rueschli.

Dimanche 5 septembre:—6 h. à 9 1/2 h. matin. Visite d'établissements industriels et des travaux de la correction des eaux du Jura.
10 h. Assemblée générale à l'hôtel-de-ville.
1 1/2 h. Déjeuner à la fourchette, au Buffet de la gare.
2 h. 50: Départ pour Chaux-de-fonds, par le Val de St-Imier.
7 h. Banquet à la Chaux-de-Fonds.

Lundi 6 Septembre:—7 h. 20: Départ pour le Locle.
9 h. Course en bâteau sur le lac des Brenets.
10 h. Déjeuner au saut du Doubs.
1 h. Départ du Locle.
3 h. Arrivée à Neuchâtel.

* * *

Percement du tunnel du Saint-Gothard.

Nous empruntons quelques intéressants détails sur ce sujet à un rapport rendu au cinquième groupe du Congrès géographique par Mr. Sautter, ingénieur, dont le „Journal de Genève" du 17 août donne le résumé.

Dans ses communications Mr. Sautter a rappelé les inventions ingénieuses par lesquelles Mr. Colladon, ingénieur conseil de l'entreprise Favre est parvenu à comprimer l'air avec une grande vitesse dans des compresseurs de très-petit volume, et à anéantir, par un procédé ingénieux et nouveau, ces terribles effets de réchauffement présentés comme un épouvantail à l'origine des travaux du Mont-Cenis.

C'est de là qu'était venue la préférence donnée, pour le percement du Mont-Cenis, aux énormes béliers hydrauliques bientôt abandonnés, puis à des pompes volumineuses, à mouvement très-lent, comprimant l'air par des colonnes liquides oscillantes.

Aujourd'hui, à chaque extrémité du tunnel du Gothard, douze pompes du système Colladon fournissent un volume d'air comprimé deux fois plus considérable qu'au Mont-Cenis, et cependant ces pompes nouvelles n'occupent qu'un seul bâtiment, au lieu des sept, de mêmes dimensions, où sont abrités à Bardonnèche les anciens compresseurs d'air à colonnes liquides oscillantes.

Un autre progrès, en voie de s'accomplir au tunnel du Gothard dans les appareils les plus nécessaires à son rapide achèvement, consiste dans les nombreux essais faits concurremment sur diverses perforatrices nouvelles.

Depuis les ingénieuses machines de Bartlett, bien dépassées par celles de l'ingenieur Sommeiller, ces appareils ont subi de nombreuses transformations, beaucoup d'idées nouvelles ont surgi.

Entre les systèmes essayés au Gothard, quatre ont été retenus comme préférables, et les essais comparatifs sur ces quatre systèmes se continuent encore.

Chaque système présente des avantages et des inconvénients spéciaux; la fréquence des réparations est naturellement un des éléments importants à considérer. Les machines Mac Kean, dont un exemplaire figure dans les salles du Congrès, paraissent avoir à ce point de vue un avantage bien marqué, car son inventeur a reçu dernièrement une commande nouvelle de M. Favre pour soixante appareils.

Un autre système qui n'a été essayé que très-récemment, et dont une forte commande s'exécute à Genève dans les ateliers de l'inventeur, M. Théod. Turrettini, se distingue par plusieurs conceptions ingénieuses nouvelles.

Les machines Ferroux et Dubois donnent aussi de bons résultats, mais leur entretien est plus coûteux.

M. Sautter a passé encore en revue quelques appareils secondaires, et rappelé l'usage des locomotives à air comprimé utilisées pour les transports dans le souterrain (Voir deuxième page du IIIe volume du Journal le Chemin de fer.)

* * *