Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Westinghouse, Carpenter und Sanders. Im Ferneren wird beabsichtigt auf der Linie Berlin-Breslau, wo täglich drei Schnellzüge hin und zurück cursiren, ein Vierteljahr lang mit den erwähnten sechs Systemen gewöhnliche Fahrten unter ständiger Controle bezüglich der sich herausstellenden Mängel zu machen. Die Bremsen haben den gewöhnlichen Dienst zu verrichten und es wird alles, was sich nur irgendwie als mit den Bremsen zusammenhängend erweist, sorgfältig notirt werden. Die Notizen werden von Regierungs-Maschinenmeistern, welche die Züge ständig begleiten, aufgenommen. Dieselben werden seiner Zeit über die gewonnenen Resultate einen Schlussbericht herausgeben. Wie wir vernehmen, hat auch die Schweiz Schritte gethan, um an diesen interessanten Versuchen durch geeignete Fachmänner vertreten zu sein.

Literatur.

Die Stollenförderung im Tunnelbau von E. Bergemann, Ingenieur, mit drei Bl. Zeichnungen. Techn. Mittheilungen des Schw. Ing.- und Arch.-Vereins. 20. Heft. Zürich, Orell Füssli & Co. 1881.

Die grossen Fortschritte, welche die Maschinenbohrung in den letzten Jahrzehnten gemacht hat, hat die Gültigkeit des Satzes, dass der Fortschritt des Richtstollens den Vollendungstermin des Tunnels bedingt, für längere Tunnels wenigstens umgestossen. Die Ursache der Ueberholung der übrigen Factoren des Tunnelbaues durch das Bohrwesen wird unschwer in den ungenügenden bisher zur Anwendung gelangten Förderungsweisen erkannt. Diese ungleichartigen Fortschritte sind in der Natur der verschiedenen Arbeiten begründet. Während von der Bohrung ganz bestimmte Leistungen unter gegebenen Verhältnissen, die sich mit relativ geringen Abweichungen stets wiederholen, gefordert werden und somit die jeweils gemachten Erfahrungen bei der nächsten Gelegenheit benutzt werden können, stellt jeder längere Tunnel hinsichtlich der Förderung seine besondere Aufgabe, die seiner Natur und den abwechselnden Vorkommnissen beim Bau entsprechend stets wechselnde Dispositionen erheischt. Auf diesem Felde sind trotz der angestrengten aufreibenden Arbeit, die es fordert, keine Lorbeeren zu holen, man kann sich nicht durch Erfindung von neuen „Systemen“ einen Namen machen, ja der bauende Ingenieur wird selten den Vorwürfen der „bauleitenden“ Behörde ganz ausweichen und meistens erst beim Schluss der Arbeit sich selbst Rechenschaft geben können über die unabsichtlich begangenen Fehler.

Wenn sich daher der Verfasser auf dieses publicistisch wenig bebaute Feld wagt, so ist ihm sein Entschluss sehr zu verdanken, um so mehr als er sich weniger damit abgiebt für irgend ein „System“ einzustehen, als sich vielmehr hauptsächlich darauf beschränkt, manche notorisch beim Tunnelbetrieb bestehende und unbegreiflicherweise immer wieder erscheinende Fehler der Details an Geleisanlagen, Fördergeräthen etc. zu kritisiren. Auch einen neuen Vorschlag bringt Herr Bergmann. Derselbe bezieht sich auf das Beladen der Wagen vor Ort, das er durch Anlage einer Förderbahn mit leichten „Hunden“ auf dem Plateau der Wagen selbst und Anwendung einer beweglichen leichten Rampe, welche diese Förderbahn bis zum Haufwerk verlängert, zu besorgen vorschlägt. Der Gedanke liegt nahe; es scheint uns jedoch fraglich, ob ein ähnlicher Effect nicht leichter zu erzielen wäre durch Anbringung eines leichten Paternosterwerkes (ein tablier porteur, wie er zur Förderung von gelöstem Grund am Suezkanal Verwendung fand) von entsprechender Construction, das beladen über die Wagen hin und leer unter denselben weg bis zum Haufwerk zurückzuführen wäre.

Drei lithographirte Tafeln, von denen eine den letzterwähnten Vorschlag illustrirt, sind dem Schriftchen beigegeben.

Wir empfehlen dieses Heft der „technischen Mittheilungen“ allen unsern Collegen, welche sich practisch mit dem Tunnelbau befassen. A. J.

Necrologie.

† Max Maria v. Weber. Am 18. d. M. ist dieser in der fachmännischen Welt renommirte Eisenbahn-Ingenieur und Eisenbahn-Schriftsteller zu Berlin im Alter von erst 59 Jahren einem Herzschlag erlegen. Weber, 1822 zu Dresden als Sohn des berühmten Componisten Carl Maria v. Weber geboren, studirte auf der dortigen polytechnischen Schule und besuchte dann die Berliner Universität. Er hatte das Glück, in der Maschinenfabrik von Borsig sich practisch zum Ingenieur auszubilden und war als solcher bei mehreren deutschen Eisenbahnen thätig. Nachdem er behufs weiterer Ausbildung im Eisenbahnwesen Deutschland, Belgien und Frankreich bereist hatte, lebte er längere Zeit in England, wo er unter Meistern wie Brunel und Stephenson sich vervollkommnete. Später besuchte Weber, der auch einen regen Sinn für Kunst und Natur hatte, das nördliche Afrika und den hohen Norden Europa's. Weber trat im Jahre 1850 in den sächsischen Staatsdienst, führte als Director des Staats-Telegraphen mehrere Telegraphen-Linien in Sachsen aus und trat im Jahre 1852 als technisches Mitglied in die Staatseisenbahn-Verwaltung ein. Später wurde er Staatseisenbahn-Director und Regierungsrath in Dresden. Seine vielen literarischen Arbeiten, wie: „Die Schule des Eisenbahnwesens“, „Die Technik des Eisenbahnbetriebes“, „Die Praxis der Secundärbahnen“, „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen“, „Die Individualisirung im Eisenbahnwesen“, „Die Reichs-Eisenbahnen“ u. s. w. geben Zeugniss von der ausgezeichneten technischen Bildung, der geistvollen Auffassung und dem reichen Ideenschatze, der ihrem Verfasser zu Gebote stand. Durch Graf Beust in den österreichischen Staatsdienst berufen, fungirte Weber als technischer Consulent des Handelsministeriums, konnte aber in dieser Stellung bei der damaligen Lage nichts Hervorragendes leisten; seine einzige grössere Reform ist die Einführung einer einheitlichen Signalisirungs-Instruction für Oesterreich-Ungarn. Nach Ablauf des Dienstvertrages wurde letzterer nicht mehr erneuert. Achenbach berief Weber im Jahre 1878 in's preussische Handelsministerium; er gelangte aber auch hier nie zu einer den ursprünglichen Absichten entsprechenden Thätigkeit, da kurz nach seiner Ankunft in Berlin Minister Achenbach demissionirte und durch Maybach ersetzt wurde, welch' Letzterer mit dem fertigen Programm einer völlig veränderten Eisenbahnpolitik in's Amt trat. Auch sah Maybach die literarische Thätigkeit Weber's ungern, weil gegen die Traditionen des preussischen Beamtenthums widerstreitend. Weber wurde daher, und darin bestand zuletzt seine öffentliche Wirksamkeit, nach England, Schweden, Nordamerika gesendet, um über das Canalwesen dieser Länder eingehend Bericht abzustatten. Kurz vor seinem Tode hatte er eine Arbeit über das amerikanische Canalwesen beendet. Es ist möglich, dass Weber, dessen Gesundheitszustand immer ein sehr delicater war, durch die Strapazen der transatlantischen Fahrt schwer gelitten hat. Eine seiner letzten, für das Laien-Publicum berechneten Arbeiten „über die Physiognomik des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern“ ist kürzlich in „Ueber Land und Meer“ erschienen. Mit Max Maria v. Weber ist ein hervorragendes Talent, ein tüchtiger Eisenbahn-Fachmann, ein weitblickender Verkehrs-Politiker aus dem Leben geschieden. Tausende von Eisenbahn-Beamten haben aus Weber's Schriften Belehrung und Anregung geschöpft. Die bedeutenden Leistungen des Dahingeschiedenen sichern ihm eine bleibende Stelle in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens.

(Oesterr. Eisenbahn-Ztg.).

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Die Excursion

der Section „Waldstätte“ des Schweiz. Ing.- u. Architectenvereins

am 18. April nach Flüelen.

Die Section „Waldstätte“ beschloss in ihrer letzten Sitzung auf Vorschlag ihres Präsidenten, Hrn. Blaser, zum Schluss der diesjährigen Wintersaison am 18. April (Ostermontag) eine Excursion mit Damen nach Flüelen zu machen und damit ein bescheidenes Schlussessen zu verbinden. Hiezu wurden die Nachbarsectionen Basel und Zürich ebenfalls eingeladen. Erlauben Sie mir, über den Verlauf dieser Excursion einige Zeilen in Ihrem geschätzten Blatte niederzulegen.

Die Abfahrt fand mittelst Extra-Dampfboot „Waldstätter“ am 18. früh 7½ Uhr statt. Von Basel und Zürich hatten sich leider nur wenig Gäste eingefunden, von letzterer Section wohl in Folge eines Missgeschicks, das bei Versendung der Einladungen begegnete. Desto zahlreicher erschienen jedoch die Mitglieder der Section „Waldstätte“ mit ihren verehrten Damen. Der Himmel hatte sich etwas verschleiert und zeigte gute Lust, in unsere festlichen Anordnungen einige Störungen zu bringen. Vorläufig bezwang er jedoch noch seine üble Laune und wir stiessen ab vom heimischen Strande. Vorüber gings am herrlichen Quai National, der Zukunftsstätte unseres Kurhauses, vorüber am Hôtel de l'Europe, dem stillen Zeugen einer unglücklichen Speculation früherer Jahre, vorüber an Seeburg, dem besuchten Ausflugsorte der Luzerner, vorüber an all' den malerischen Villen, Felsen und Buchten, direct unserm Ziele entgegen.

Im sogenannten „Trichter“, dem Mittelpunkte des Kreuzes, das die vier Arme des Vierwaldstättersees bilden, soll ein Felsenriff aus beinahe unergründlicher Tiefe hervorragen bis nahe an die Oberfläche des Sees. Wir sind eben daran, nach diesem Riffe, das bei ruhigem See sichtbar sein soll, uns umzuschauen, leider ohne Erfolg, da tönt von weitem ein heller, kräftiger Jodler an unser Ohr. Erstaunt sehen wir nach der Ursache und bemerken mit grösster Verwunderung, wie ein Canoe mit Eingebornen im Begriffe ist, gegen unser Dampfboot anzurudern. Vorn im Nachen steht in kriegerischer Haltung der Häuptling, eine Fahne schwingend. Schon fürchten wir, geentert zu werden, schon fahren alle Hände nach den Taschen, um die Eingebornen durch Cigarren, glänzende Münzen u. s. w. zu beschwichtigen, da legt das Boot an und wir erkennen in dem gefürchteten Häuptling eines unserer bewährtesten Mitglieder, das wir mit Vergnügen an Bord nehmen.

Weiter geht es ohne Aufenthalt. Es ist kühl und der Magen beginnt leise zu knurren. In der Cajüte steht eine stramme Mehlsuppe auf dem Tische, um welche in malerischer Gruppirung einige Collegen sitzen. Es kostet nicht viel Mühe, uns zur Mithülfe zu bewegen und wir greifen herzhaft zu, um nach kurzer Zeit völlig restaurirt und

mit dem Bewusstsein, eine gute That begangen zu haben, das Verdeck wieder zu betreten. Hier hat sich inzwischen einiges geändert. Die grosse Schiffsfahne, unser Stolz und das Wahrzeichen unseres festlichen Characters ist herabgehisst worden. Auf unser „Warum?“ entgegnet ein Seemann, weil der Föhn im Anzuge sei und wirklich bemerken wir, dass der See schon kleine Wellen schlägt.

In Brunnen halten wir an, um die dortigen Mitglieder aufzunehmen — sie sind in stattlicher Anzahl erschienen — dann ertönt wieder das Signal zum Aufbruch. Unterdessen hat der Föhn, der „Landvogt“, tüchtig gearbeitet und immer höher gehen die mit weissem Schaum gekrönten Wellen — einer unserer Fachgenossen will sogar eine Wasserhose gesehen haben — „es rast der See und will sein Opfer haben“ (wohl unsere Mehlsuppe?). Ohne Schwierigkeiten landen wir jedoch bei Tellsplatte, um uns an die Stelle zu begeben, wo Tell mit kühnem Sprunge sich vor seinem Todfeinde an's Land gerettet hat und jetzt zum ewigen Andenken die Tellskapelle steht.

Herr Maler Stückelberg aus Basel, dessen bewährte Künstlerhand die wieder neu erbaute Kapelle mit Frescogemälden zu schmücken im Begriffe steht, hatte nicht nur mit grösster Bereitwilligkeit auf unser Ansuchen Erlaubniss zum Betreten der Kapelle gegeben, sondern sogar extra die Reise von Basel her unternommen, um uns persönlich sein Kunstwerk vor Augen zu führen. Bekanntlich wird die Kapelle mit vier Wandgemälden geschmückt, dem Apfelschuss, Schwur im Rütli, Tellensprung und Tod Gesslers. Von diesen Gemälden ist der Apfelschuss fertig, der Rütlischwur angefangen. Der Anblick des fertigen Gemäldes übertraf vollständig auch die weitgehendsten Erwartungen. Man weiss wirklich nicht, was man am meisten bewundern soll: die brillante Perspective des Gemäldes, die schöne Auffassung der Handlung, die Schönheit, Sicherheit und Kraft der Formen, die Mannigfaltigkeit der Figuren, die Pracht und Harmonie der Farben oder die Meisterschaft, mit welcher der Künstler die so schwierige Technik beherrscht. Der Künstler hat, wie man auf den ersten Blick ersieht, seine Formen direct dem Leben entnommen und in der That haben ihm auch die Nachkommen Tells und seiner Mitbürger als Modelle gestanden. Wir können nicht umhin, an dieser Stelle dem bewährten Künstler unser bestes Compliment zu machen und ihm nochmals für seine Güte und Zuvorkommenheit unseren herzlichsten Dank auszusprechen.

Noch ganz in Gedanken über den gehabten Kunstgenuss versunken, klimmen wir wieder den steilen Pfad empor. Oben angelangt theilt sich die Gesellschaft. Die Damen, begleitet von einigen Mitgliedern, begeben sich wieder an Bord, um direct nach Flüelen zu steuern (der laut Programm beabsichtigte Besuch des Rütlis unterblieb des Windes und der Wellen wegen). Die übrigen Theilnehmer der Excursion machen sich zu Fuss auf den Weg, um die interessanten Bahnbauten dieser Strecke in Augenschein nehmen zu können. Wir haben uns dieser Partie angeschlossen und betreten, nachdem wir ein Stück weit die Landstrasse mit ihren Felsgallerien begangen, die Bahnlinie. Im Vorrücken passiren wir einen Tunnel; er ist schon ausgemauert und rückt seiner Vollendung entgegen. Jetzt sind wir an der Grünbachmündung. Die grossen Verheerungen, die der Grünbach, dieser wilde Alpensohn, das letzte Jahr angerichtet hat, sind noch gut ersichtlich. Gleich einer vorsintfluthlichen Erscheinung ragen einzelne Schienen und Schwellen der früheren, nun verschütteten Rollbahn aus meterhohem Schutt hervor. In der Sohle des Bahneinschnittes, der nun durch diesen Schutt getrieben worden ist, wird schon das Widerlager angesetzt für die Gallerie, über welche der Grünbach in Zukunft, eingeklemmt zwischen zwei Riesen-Schutzdämmen, seine Wasserfluthen und Schuttmassen wälzen soll. Wahrlich ein kühnes, aber wie es scheint gelingendes Unternehmen. Vollendet sind auch schon die mächtigen Widerlager der Strassenbrücke über den Grünbach und theilweise auch die obern Fangdämme, die bis weit hinauf in die Grünbachschlucht reichen, um schon dort den wilden Strom zu fassen und ihn zu einem richtigen Laufe zu zwingen. Wir begehen einen solchen Damm bis an sein Ende, müssen aber ein weiteres Eindringen in die Schlucht und bis zu den Anbruchstellen, wo der Bach sein Zerstörungsmaterial holt, aufgeben, da die Zeit schon zu sehr vorgerückt ist. Unsere Tagesarbeit ist nun beendet und wir sind im Begriffe, uns auch die Löhnung zu holen.

Hungrig und durstig langen wir im Urnerhof in Flüelen an. Das Essen ist noch nicht gerichtet; was ist nun vernünftiger, als dass wir uns nach der „Stadt“ begeben, um uns durch einen Trunk Bier zu erfrischen. Der köstliche Stoff scheint nicht nur uns, sondern auch den anwesenden, nicht bierbluthaltigen Eidgenossen aus Tessin äusserst zu behagen, was die Quantität des Stoffes, den sie vertilgen und ihre lebhaften Gesticulationen genügend beweisen. Doch jetzt ist es sehr an der Zeit aufzubrechen und zurückzugehen zum Urnerhof. Ein Zürcher College steckt sich fröhlich eine Cigarre in's Gesicht — da kömmt plötzlich die heilige Hermandad und untersagt bei Todesstrafe alles Rauchen, da noch immer der Föhn bläst. Widerstand gegen die Staatsgewalt ist nicht rathsam und mit Wehmuth gehorcht unser Fachgenosse dem obrigkeitlichen Befehl. Ohne weitern Zwischenfall erreichen wir nun den Urnerhof, wo unterdessen auch die Männer von Uri eingerückt sind.

Der Speisesaal ist mit vielem Geschmack decorirt und bietet einen festlichen, und namentlich vermöge seiner verheissungsvollen Anordnung, einen sehr erhebenden Anblick. Dem Decorationscomite, bestehend aus Hrn. Ingenieur Zimmermann in Flüelen, gebührt unser bester Dank.

Aber wo sind denn unsere schönsten Zierden, die Damen? Schmollend über uns Männer, die auch bei festlichen Anlässen es nicht unterlassen können, zu „fachhubern“ und noch dazu sie so lange allein zu lassen, haben sie sich in den Damensalon zurückgezogen und machen in Musik. Und wie sie wieder heraustreten und zur Tafel gehen, ist alles Gewölk von ihren Stirnen verschwunden. Verdanken wir das der edlen Musica oder der bekannten Unwiderstehlichkeit der Männer, speciell der Techniker?

Das Essen, „ausgeführt von der ganzen Gesellschaft“ (etwa 70 Personen), geht zu Jedermanns Befriedigung und bei froher Stimmung von Statten. Auch die Natur scheint endlich an unserem Thun und Treiben ihr Gefallen zu finden. Der Landvogt Föhn hat sich zurückgezogen und die Sonne tritt mit aller Macht und Pracht aus ihrer Wolkenschanze hervor und sendet uns durch's Fenster ihre Grüsse. Mit bekannter Zudringlichkeit rückt sie auch unserm werthen Präsidium auf den Leib und bearbeitet ihn so lange, bis er endlich nachgibt und mit einem Toaste steigt. Hr. Blaser vergleicht die wieder aufkeimende und rastlos aufstrebende Frühlingsnatur mit der ebenso rührigen menschlichen Thätigkeit, Geduld und Ausdauer. Nur durch diese vermöge der Mensch solche Werke zu schaffen, wie wir sie heute an den Bauten der Eisenbahn, namentlich aber auch an dem malerischen Schmuck der Tellskapelle gesehen haben. Er bringt sein Hoch dem Künstler, Hrn. Stückelberg, der Hand und Geist dem Vaterlande widmet.

Mit bewegten Worten dankt hierauf Hr. Maler Stückelberg für die warme Anerkennung, die seine Leistungen gefunden und erwähnt, dass noch zwei Jahre anstrengender Arbeit erforderlich seien, bis die Vollendung der Tellskapelle gefeiert werden könne. Dann aber hoffe er die heute Anwesenden ebenso zahlreich und mit gleichen Gesinnungen wieder um sich versammelt zu sehen. Er stosst an auf das Gedeihen und Wohl des Schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins.

Den dritten Toast bringt Hr. Ingenieur Vögeli aus Zürich auf die Section „Waldstätte“ und ihre Gastfreundschaft.

Hr. Gotthardbahndirector Dietler lässt die Damen leben und diejenigen Ingenieure, die Gemüth haben. Es seien das, laut Aussage einer anwesenden Dame, diejenigen Herren, welche heute Damen mitgebracht haben.

Noch manches gute Wort, wenn auch nur in engerem Kreise gesprochen, würzt die Mahlzeit; noch manches erlebte Abenteuer des Tages wird aufgetischt; inzwischen macht ergötzliche Literatur bezüglich des Pfaffensprungtunnel-Durchstiches die Runde (worunter auch Illustrationen der nach der Tunnelcurve gekrümmten Bohrer und ihrer Anwendung); da tönt, leider allzufrüh, die Schiffsglocke wieder an unser Ohr und mahnt zum Aufbruch. Um den lieben Gästen aus Zürich die Heimfahrt heute noch zu ermöglichen, müssen wir schon um 4 Uhr die Rückfahrt antreten, die ohne besondere Ereignisse vor sich geht. In Brunnen nehmen die dortigen Mitglieder Abschied und in Luzern rennen unsere Zürcher Collegen in beschleunigtem Tempo nach dem Bahnhofe, da der Zug schon pfeift. Die übrigen Theilnehmer der Excursion zerstreuen sich gruppenweise nach allen Winden.

Und heute sitzen wir ernüchtert da und blicken in das Schneegestöber hinaus, das sich seither eingestellt hat; aber manchmal und noch lange Zeit schwelgen wir in den Erinnerungen an den verlebten gelungenen Tag und wünschen von Herzen eine baldige Wiederholung.

Luzern, den 20. April 1881. O. Sch.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.