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

XXIX. Versammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins zu Basel

am 23. und 24. October 1881.

Ohne der officiellen Berichterstattung über die Verhandlungen des Vereins, welche demnächst in dieser Zeitschrift erscheinen soll, irgendwie vorgreifen zu wollen, sei es uns gestattet, denjenigen Collegen, welche verhindert waren, an der Zusammenkunft theilzunehmen, einen kurzen Ueberblick über das schöne Fest zu gewähren.

Die Samstag Abends im Oberlichtsaal der Kunsthalle abgehaltene *Delegirten-Versammlung* genehmigte die von den Sectionen vorgenommenen Aufnahmen, sowie die Jahresrechnungen über den Zeitraum 1879/1881, deren letztere mit einem Activ-Saldo von Fr. 2222 abschliesst und sanctionirte das Vorgehen des Central-Comites hinsichtlich der Vertrags-Verlängerung mit dem Herausgeber des Vereinsorgans.

Aus den bei diesem Anlass gemachten Mittheilungen geht hervor, dass während die Abonnentenzahl im laufenden Jahr im Allgemeinen gestiegen, speciell bei dem auf den Ingenieur- und Architecten-Verein fallenden Theil ein zwar unbedeutender Rückgang von 14 Abonnenten eingetreten ist, was wohl zum grössten Theil der Aufhebung der früheren bindenden Bestimmungen, welche die Sectionen hinsichtlich der Abonnentenzahl einzugehen hatten, zugeschrieben werden muss. Die vertragsmässige Betheiligung stellt sich für das laufende Jahr in Folge dessen auf Fr. 3092, welche Summe jedoch vom Herausgeber auf Fr. 3000 abgerundet wurde. Was die vertragsmässigen Leistungen des Vereinsorgans anbetrifft, so wurden für das Vorjahr Mehrleistungen von 12 Seiten Text und 780 cm^2 Clichés, dagegen eine Minderleistung von 6 resp. 4 Tafeln und für das laufende Jahr bis und mit Nr. 17 dieses Bandes Mehrleistungen von 15 Seiten Text, 4 Tafeln und 3329 cm^2 Clichés nachgewiesen. Der Herausgeber ertheilte sodann noch Aufschluss über die Vertheilung des Inhaltes nach den verschiedenen Fachrichtungen und die Berücksichtigung der französischen Sprache, er erklärte sich im Ferneren bereit, allfällige Wünsche und Anregungen, welche hinsichtlich des Inhaltes gemacht werden wollten, thunlichst zu berücksichtigen. Von dieser Einladung wurde indess kein Gebrauch gemacht.

Nachdem als Ort der nächsten Generalversammlung Zürich, St. Gallen, Lugano und Lausanne vorgeschlagen worden waren, einigte sich die Versammlung im Hinblick auf die im Sommer 1883 in Zürich stattfindende Schweizerische Landesausstellung, welche voraussichtlich eine grosse Anziehungskraft auf die schweizerischen Techniker ausüben wird, dahin, der Generalversammlung *Zürich* als Festort vorzuschlagen, abgesehen davon, dass erst wenige Jahre verflossen sind, seit welchen sich die Mitglieder des Vereins am schönen Limmatstrande zusammengefunden haben.

Die Betrachtung, dass es für den Verein vortheilhaft und erspriesslich wäre, wenn die Centralleitung für eine neue Amtsdauer in denselben bewährten Händen bleibe und dass gerade mit Rücksicht auf die nächste Zusammenkunft und die Landesausstellung eine gehörige Vertretung des Vereins in *Zürich* nothwendig sei, führte zu dem mit grosser Acclamation angenommenen Beschlusse der Generalversammlung, einstimmig die Beibehaltung des bisherigen Central-Comites vorzuschlagen.

Ein Antrag der Section Waldstätte, den § 30 der Statuten im Sinne einer Verminderung des Jahresbeitrages auf Fr. 5 abzuändern, fand, mit Rücksicht darauf, dass bei der Annahme desselben den eingegangenen Verpflichtungen des Vereins, namentlich was das bestehende Vertragsverhältniss mit der „Eisenbahn“ anbetrifft, nicht mehr nachgekommen werden könnte, keine Unterstützung. Nach längerer Discussion wurde dagegen bestimmt, der Generalversammlung vorzuschlagen, es sei § 30 der Statuten in dem Sinne abzuändern, dass ein Maximal-Jahresbeitrag von Fr. 10 festgesetzt werde und dass der Delegirtenversammlung anheim gegeben werde, den innert dieser Grenze zu haltenden Jahresbeitrag jeweilen zu bestimmen.

Im Ferneren wurde vorgeschlagen, die Statuten dahin zu ergänzen, beziehungsweise abzuändern, dass auswärtige Mitglieder bloss einen Jahresbeitrag von Fr. 5 zu leisten haben und dass die Einziehung der Beiträge jeweilen am Ende anstatt am Anfang des Jahres zu geschehen habe. Schliesslich wurde die sich kürzlich gebildete Section *Freiburg* zur Aufnahme in den Verein empfohlen.

Mit einem Antrag, dem Sempermuseum einen jährlichen Beitrag von 250 Fr. aus der Vereinscasse zukommen zu lassen, wurden die Verhandlungen geschlossen und die Delegirten verfügten sich in die Restaurationslocalitäten der Kunsthalle, wo inzwischen zahlreiche Festbesucher angelangt waren und sich bald ein gemüthliches Leben entwickelte.

In der Sonntags nach 10 Uhr in der Aula des Museums durch den Präsidenten des Localcomites: Herrn Architect Maring, eröffneten *Generalversammlung* wurden die von der Delegirtenversammlung vorberathenen Gegenstände, betreffend:

1. die Bestimmung des Ortes der nächsten Generalversammlung;
2. die Wahl des Präsidenten und zweier Mitglieder des Central-Comites;
3. die Statutenänderungen;
4. die Anerkennung der Section Freiburg;
5. den Beitrag an das Sempermuseum,

ohne Discussion jeweilen, gemäss den Anträgen der bezüglichen Referenten, im Sinne der Vorlagen der Delegirten-Versammlung erledigt.

Auf den darauf folgenden Bericht des Präsidenten des Central-Comites, Herrn Stadtingenieur Bürkli-Ziegler über die Vereinsthätigkeit in den beiden letzten Jahren treten wir hier nicht näher ein, da derselbe statutengemäss im Vereinsorgan veröffentlicht werden soll.

Ueber die einheitliche Classifizirung von Baumaterialien referirten die Herren Stadtingenieur A. Bürkli-Ziegler und Alex. Koch: an Stelle des wegen schwerer Krankheit seines Collegen: Herr Prof. Culmann vom Besuche des Festes abgehaltenen Referenten: Herrn Professor Tetmajer. Von der Section Zürich und verschiedenen Seiten waren Anregungen ausgegangen bezüglich der Einführung eines Normalformates für Ziegelsteine und Normen für Ziegel und Mauerwerk überhaupt, sowie über eine einheitliche Nomenclatur der zur Mörtelbereitung gebrauchten Bindemittel und eine einheitliche Classification von Eisen und Stahl. Ueber den ersteren Gegenstand hatte Herr Architect Alex. Koch und über die beiden letzteren Tractanden Herr Professor Tetmajer in höchst einlässlicher Weise Vorschläge ausgearbeitet, die gedruckt vorlagen, und die, da es an der nöthigen Zeit zur Discussion der bezüglichen Materie gebrach, den Sectionen zur Begutachtung überwiesen wurden mit dem Auftrag, dem Central-Comite beförderlichst Vorschläge zu Handen einer nächsten Delegirten-Versammlung zu machen, wobei namentlich auch Erhebungen über die Widerstandsfähigkeit von Baumaterialien hinsichtlich der Verwitterung und Feuerbeständigkeit in Betracht fallen sollten.

Im Anschluss an dieses Tractandum machte Herr Professor Bäumer aus Carlsruhe, Ehrenmitglied des Vereins, auf eine von ihm aufgestellte und im Druck vorgelegte Arbeit aufmerksam, in welcher nähere Daten über das Vorkommen, die Gattung, Leistungsfähigkeit, Anwendung und Preise der verschiedenen Marmorarten Oesterreichs Auskunft gegeben wird. Er regte die Anhandnahme ähnlicher Erhebungen für alle Baumaterialien der Schweiz an. Eine andere Arbeit desselben Verfassers: „Römische Bilder aus alter und neuer Zeit,“ sowie eine dem Schweiz. Ingenieur- und Architecten-Verein gewidmete Schrift über „Ventilation und Abkühlung langer Alpentunnel“ von Oberingenieur Wilhelm Pressel in Wien, wurden zur Vertheilung aufgelegt.

Nach Abwicklung dieser zahlreichen Tractanden gelangte endlich Herr Bauinspector H. Reese zum Wort, um in schöner, formvollendeter Weise ein Bild von Basels baulicher Entwicklung in den letzten drei Jahrzehnten zu entrollen. Da wir in der glücklichen Lage sind, unsern Lesern diesen Vortrag demnächst *in extenso* vorzuführen, so verzichten wir, näher auf die wohldurchdachte Arbeit einzutreten.

Nach dem Mittagessen im Stadtcasino, welches in Folge einer lobenswerthen Verfügung des Localcomites von langen Toasten verschont blieb, fand unter strömendem Regen eine Spazierfahrt nach dem Sommercasino statt, wo der Basler Musikverein seine frohen Weisen ertönen liess. Abends brillante bengalische Beleuchtung der schönen Gartenanlagen des Sommercasino, des St. Jacobs-Denkmals

und des Springbrunnens am Aeschenthorplatz, dann Theater-Vorstellung, in welcher ein von unserm Collegen: Architect Paul Reber gedichteter sinniger Festgruss grossen Beifall fand.

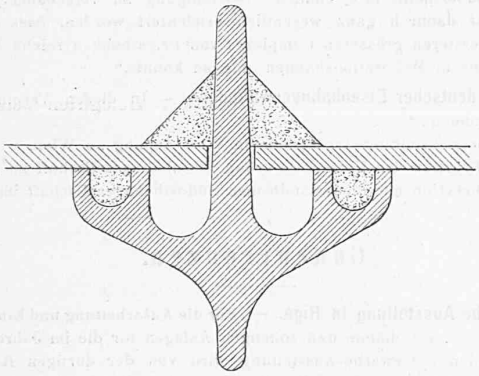
(Schluss folgt.)

Neue Bedachungsprofile.

System *Schinz & Bär.*

Bei allen Glasbedachungen, wo Eisen als Träger verwendet wird, ist einerseits darauf zu sehen, dem Glase eine schöne, gerade Auflagefläche zu verschaffen, anderseits jede Ansammlung oder Durchlassung von Wasser an den Dichtungsstellen zu verhüten.

Da, wo der Kitt den Einflüssen der Witterung ausgesetzt ist, wird und muss er brüchig werden und es ist somit eine Anordnung und Construction zu begrüssen, die sowohl solide Auflage wie Dichtigkeit liefert.



Beistehende Figur zeigt ein Bedachungsprofil, das diesen Bedingungen entspricht; dasselbe wird von den Herren Schinz & Bär in Zürich geliefert, denen es auch in verschiedenen Ländern patentirt wurde. Die kleine äussere Rinne ist ganz mit Kitt gefüllt. Der Kitt bildet hier eine genaue, gerade Auflagerung für das Glas; er wird, weil hermetisch abgeschlossen, den Witterungseinflüssen nicht unterworfen sein. Ist nun die auf dem Glase liegende Kittdichtung zwischen Glas und Verticalhauptrippe defect geworden, so wird sich das in grösseren oder kleineren Tropfen eindringende Wasser in der grossen inneren Rinne ansammeln und abfliessen und keinerlei Unannehmlichkeiten verursachen. Es wird dieses Profil eine äusserst nützliche und mannigfaltige grössere Anwendung für Lichthöfe, Aufnahmezimmer für Photographien und ähnliche Bedachungen finden.

Revue.

Le chemin de fer de grande-ceinture à Paris. — La grande entreprise de cette ligne, commencée depuis la dernière guerre et destinée à desservir les localités situées à une distance d'environ quinze à vingt kilomètres de Paris, touche aujourd'hui à sa fin. Après six années de travail on est arrivé en ce moment à la construction de la dernière section du nouveau chemin de fer; une enquête vient d'être ouverte dans les communes que doit traverser cette dernière section de la ligne. Sa longueur sera de treize kilomètres environ et elle passera les localités suivantes: Antony, Rungis, Thiais et Orly. Au point de vue militaire cette nouvelle ligne est destinée de relier tous les nouveaux forts qui se trouvent en voie de construction, elle fut surtout décrétée dans un intérêt stratégique. *Franz Woas.*

Un tunnel passant sous les Pyrénées. — Les journaux de Paris annoncent que le roi Alphonse d'Espagne vient de signer un projet de loi autorisant le gouvernement espagnol à concéder une nouvelle ligne de chemin de fer destinée à relier au réseau français le réseau espagnol par la construction d'un tunnel *passant sous les Pyrénées.* La nouvelle ligne partant de Huesca, qui est situé sur le parcours de Barcelone à Pampelone, à mi-chemin de ces deux villes, passera par Canfranc, franchira le col de Somport par le tunnel et rejoindra à Pierrefitte, à quelques lieues d'Argelès, dans les Hautes-Pyrénées, le réseau français du Midi. On suppose que le trésor espagnol s'engagera à fournir une subvention considérable par kilomètre pour la construction de la ligne sur le territoire espagnol jusqu'à l'entrée du tunnel. Les frais de construction de ce tunnel incomberaient pour moitié à l'Espagne et pour moitié à la France. Le ministère espagnol des affaires étrangères vient d'être autorisé par le roi Alphonse à ouvrir sur ces bases des négociations avec le gouvernement français. En France on fait des vœux pour le succès de cette entreprise, qui favorisera sans doute le développement des relations commerciales entre les deux pays. *Franz Woas.*

Electrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen. — Am 14. October wurde auf der Eisenbahn von London nach Brighton der Versuch gemacht, das electrische Licht zur Beleuchtung des Innern von Eisenbahnwagen zu verwenden. Während bis anhin auf Eisenbahnen durch directe electrische Ströme ein regelmässiges Licht nicht zu erzielen war, zeigte sich die Anwendung sogenannter secundärer Batterien von Faure, bei welchen bekanntlich die Electricität aufgestappelt werden kann, als eine vortheilhafte und zweckentsprechende Neuerung. Es wurden zur Beleuchtung eines einzelnen Wagens 32 Faure'sche Elemente verwendet, welche 12 kleine Incandescenz-Lampen zu versehen hatten. Das Licht war von Anfang bis Ende ein durchaus ruhiges und schönes, so dass die London-Brighton-Gesellschaft sich mit dem Gedanken tragen soll, einen speciellen Pullmann-Expresszug mit electrischem Lichte auszurüsten. Immerhin muss nicht vergessen werden, dass diese Beleuchtungsart in ihrer jetzigen Anwendung noch eine etwas kostspielige Sache ist und dass die in Faure'schen Batterien aufgestappelte Electricität verhältnissmässig nur kurze Zeit ausreicht, so dass die Beleuchtung längerer Fahrten vorderhand nicht durchführbar erscheint.

Das Schmelzen von Stahl durch Electricität wurde in der englischen Abtheilung der Pariser Electricitäts-Ausstellung durch Herrn C. W. Siemens ausgeführt. In der kurzen Zeit von 14 Minuten wurden mehrere Kilogramm Stahl in Fluss gebracht. Als bemerkenswerth an diesem Experiment darf die Thatsache hervorgehoben werden, dass Herr Siemens behauptet, der Verbrauch an Kohlen für den Betrieb der electro-dynamischen Maschine sei geringer als derjenige, welcher auf directem Wege zum Schmelzen des Metalls nothwendig gewesen wäre.

Tunnel sous-marin de la Manche. — On annonce le prochain achèvement d'une galerie d'essai du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre. Il ne s'agit plus aujourd'hui de projets ou de tâtonnements. On travaille d'une manière régulière. Les galeries actuellement en percement doivent avoir du côté français environ 1800 *m* et du côté anglais 1600 *m*. C'est ce travail qui se poursuit en ce moment dans les meilleures conditions possibles. Lorsqu'il sera achevé, ce sera un peu plus du dixième du tunnel qui se trouvera tracé. En effet, la longueur de la galerie souterraine doit être exactement de 29,200 *km*. C'est la longueur mesurée au niveau de la marée basse. Seulement avec les galeries d'accès, du côté anglais et du côté français, il faut compter au moins sur deux kilomètres en plus. Cet hiver, probablement à la fin de novembre ou au commencement de décembre, on pourra examiner les résultats des premières sections entreprises sur le territoire de France et sur celui d'Angleterre.

(*La semaine des constructeurs.*)

Miscellanea.

Die Einführung continuirlicher Bremsen auf den schweizerischen Eisenbahnen. — Wie wir bereits in Nr. 8 dieser Zeitschrift mitgetheilt haben, hat die einsichtsvolle Direction der Jura-Bern-Luzern-Bahn auf Antrag ihres Maschinenmeisters Herrn *R. Weyermann* beschlossen, zwei Züge mit Heberlein's continuirlicher Bremse auszurüsten. Wir können dieser Mittheilung beifügen, dass seit dem 24. diess der erste mit Heberlein'schen Apparaten vollständig ausgerüstete Zug in regelmässigem Fahrdienst auf der Strecke Bern-Biel-Sonceboz-Chaux-de-fonds verkehrt, nachdem die Probefahrten vollständig gelungen sind. Der Turnus des Heberlein-Trains ist folgender:

	Vm.	Nm.	Nm.		Vm.	Vm.	Nm.
Bern	—	1.21	6.—	Chaux-de-fonds	5.05	9.50	6.40
Lyss	—	2.09	6.53	Sonceboz . .	6.32	11.22	8.10
Biel	—	2.42	7.32	Biel	7.37	12.45	—
Sonceboz . . .	6.55	3.32	8.40	Lyss	8.03	1.09	—
Chaux-de-fonds	8.42	5 20	10.27	Bern	8.58	2.04	—

An der baldigen Einführung dieser die Sicherheit des Verkehrs in bedeutendem Maasse hebenden Einrichtung hat Herr Maschinenmeister R. Weyermann unbestritten am meisten beigetragen.

Arlbergbahn. — Im Anschlusse an die soeben stattgehabte Offertausschreibung, betreffend die Vergebung des Unter- und Oberbaues der Strecke Innsbruck- (Wilten-) Landeck der Arlbergbahn wird bereits im nächsten