Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 16/17 (1882)

Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

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

Ein Zerreissen des Brunnens ist nur bei Unvorsichtigkeit möglich, bei kreisrundem Querschnitt, wie hier, kaum denkbar. Sind doch z. B. bei der Elbbrücke bei Lauenburg schon mit Erfolg aus zwei in einander greifenden Elipsen bestehende Brunnen versenkt worden. Die untere Schicht des Füllbetons wird durch pneumatisches Verfahren trocken eingebracht, der obere Theil dann ohne Gefahr im Wasser. Auch der Behauptung, dass die Tiefe von 20—24 *m* für die Anwendung der Pneumatik in Hinsicht auf die Arbeiter zu gefährlich sei, tritt Redner entgegen. Es liegen Erfahrungen bei Tiefen von 35 *m* vor, wo durch sorgfältige Auswahl und Behandlung der Arbeiter und Anwendung der nöthigen Vorsicht sich keinerlei Anstände ergaben. Nach allem Diesem kommt Herr Locher zu dem Schluss, dass die Brunnenfundirung bei Verhältnissen, wie die hiesigen, jedenfalls berechtigt sei und nicht bei Seite geschoben werden dürfe.

Herr Ingenieur *Probst* von Bern: Dem Herrn Redner hat die hier vorliegende Concurrenz ein ganz unerwartetes Resultat gegeben; er begreift nicht, wie die Fundirungsart den Ausschlag geben konnte. In Norddeutschland und England sind Brunnen ebenso häufig in Anwendung als Pfahlrost und sind von ihrer Firma schon viel schwierigere Fundationen derart, auch in der Schweiz, ausgeführt worden, für welche auch der pneumatische Betrieb in Anwendung kam, für den sie reichlich mit Schleusen etc. ausgerüstet sind. Nach seiner Ansicht haben Locher & Ott den Fehler begangen, dass sie sich nochmals an der zweiten Concurrenz betheiligten; sie verloren dadurch ihre günstige Position hinsichtlich des Kostenpunktes.

Im Verlaufe der weiteren zum Theil sehr erregten Discussion macht Herr *Huber-Werdmüller* einige Mittheilungen über die Brunnenfundirung in Indien; Herr *Ruge* gibt interessante Notizen über jüngst in England in der Nähe der Küste im Schlammboden mit gusseisernen Röhren ausgeführte Fundationen von Landungsbrücken etc.

Nachdem noch Herr Ing. *Naville* sein Bedauern darüber ausgesprochen, dass im vorliegenden Falle die einheimische Industrie nicht berücksichtigt worden sei und Herr *F. Locher* den Wunsch ausdrückte, es möge das Expertengutachten und der Bericht des Herrn Quaiingenieurs über diese Concurrenz veröffentlicht werden, hebt der Herr *Vorsitzende* hervor, dass, nachdem man einmal eine öffentliche Concurrenz ausgeschrieben, auch die eingegangenen Projecte unparteiisch hätten geprüft werden müssen und resumirt das Ergebniss der heutigen Discussion dahin, dass man bezüglich der schwierigen Frage der Fundirung recht gut verschiedener Ansicht sein könne und jedenfalls die Brunnenfundirung ebenbürtig mit dem Pfahlrost dastehe.

Hierauf Schluss der Sitzung.

K.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht:

Ein junger Maschineningenieur mit einigen Jahren Praxis und der womöglich die Papierfabrikation kennt. (274)

Ein junger Ingenieur für Aufnahmen und Bureauarbeiten. (275)

Ein tüchtiger Zeichner in ein Mühlenbaugeschäft in der Nähe von Paris. (276)

Auf ein Bureau für Flusscorrectionen ein junger Ingenieur. (277)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Culmann-Denkmal und -Stiftung.

Für ein Denkmal und eine Stiftung zu Ehren Culmann's sind vom 16. bis 26. März von folgenden Herren Beiträge eingegangen:

Dr. H. Meyer, Prof., St. Gallen, 5 Fr.; Mast, Ing., Basel, 20 Fr.; C. E. Ziegler, Ing. Zürich, 50 Fr.; R. Moser, Ing., Zürich, 200 Fr.; Fred. Reverdin, senior, La Plaine, 20 Fr.; Hennings, Sectionsing., Faido, 40 Fr.; Gruber, Ing., Faido, 10 Fr.; Meyer, Oberingenieur, Lausanne, 50 Fr.; Haag, Ad., Ing., Sachsenhausen, 20 Fr. Zusammen 415 Fr.

Bei der Redaction der „Eisenbahn" sind eingegangen: Von Herrn Fritz Marti in Winterthur 20 Fr.; von A. Waldner in Zürich 20 Fr. 40 „

455 Fr.

Der Quästor.

Hierzu eine Beilage von **Carl Schleicher & Schüll, Düren.** (3940)

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Betriebslänge	Im Februar 1882				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 28. Februar 1882.				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %	Personen	Güter	Total	pr. *km*	Total	p. *km*	in %
	Km	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.		Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	323	205 000	381 000	586 000	1 814	— 22 736	— 70	— 3,7	427 000	766 000	1 193 000	3 694	+ 19 370	+ 60	+ 1,6
Basler Verbindungsb.	5	1 050	10 500	11 550	2 310	— 2 934	— 587	— 20,3	2 050	23 900	25 950	5 190	— 426	— 85	— 1,6
Aarg. Südbahn	47[1])	8 750	9 000	17 750	378	+ 6 330	— 16	— 4,1	17 450	14 650	32 100	683	+ 9 020	— 113	— 14,2
Wohlen-Bremgarten	8	760	400	1 160	145	— 268	— 34	— 19,0	1 540	800	2 340	293	— 600	— 75	— 20,4
Emmenthalbahn ...	46[2])	11 600	14 200	25 800	560	+ 11 869	— 20	— 3,5	24 650	28 350	53 000	1 152	+ 26 704	+ 57	+ 5,2
Gotthardbahn	83[3])	35 400	24 500	59 900	772	+ 12 542	+ 15	+ 2,1	64 300	46 400	110 700	1 333	+ 17 677	— 55	— 3,9
Jura-Bern-Luzernb.	256	149 000	228 000	377 000	1 473	+ 8 677	+ 34	+ 2,4	325 000	465 000	790 000	3 086	+ 45 948	+ 180	+ 6,2
Bern-Luzern-Bahn ...	95	28 500	25 500	54 000	568	— 7 035	— 74	— 11,5	59 400	51 400	110 800	1 166	— 3 383	— 36	— 3,0
Bödeli-Bahn	9	1 600	2 000	3 600	400	— 779	— 87	— 17,9	3 500	3 700	7 200	800	— 402	— 45	— 5,3
Nordostbahn	541[4])	300 000	533 000	833 000	1 540	— 13 010	— 33	— 2,1	632 000	1 081 000	1 713 000	3 166	+ 26 363	+ 31	+ 1,0
Zürich-Zug-Luzern...	67	36 800	44 000	80 800	1 206	— 1 464	— 22	— 1,8	77 500	87 800	165 300	2 467	+ 3 273	+ 49	+ 2,0
Bötzbergbahn	58	31 600	109 800	141 400	2 438	+ 18 330	+ 316	+ 14,9	61 900	228 500	290 400	5 007	+ 47 263	+ 815	+ 19,4
Effretikon-Hinweil ...	23	5 100	5 900	11 000	478	— 903	— 39	— 7,5	10 900	11 300	22 200	965	— 147	— 6	— 0,6
Suisse Occidentale	599	302 500	492 500	795 000	1 327	— 8 748	— 15	— 1,1	647 000	1 003 000	1 650 000	2 754	+ 101 369	+ 169	+ 6,5
Bulle-Romont	19	3 400	9 600	13 000	684	— 3 300	— 174	— 20,3	7 460	20 140	27 600	1 453	— 1 100	— 58	— 3,8
Tössthalbahn	40	10 488	9 286	19 774	494	+ 44	+ 1	+ 0,2	22 030	21 643	43 673	1 092	+ 1 393	+ 35	+ 3,3
Verein. Schweizerb.	278	181 400	187 000	368 400	1 325	— 7 631	— 28	— 2,1	374 100	389 100	763 200	2 745	+ 2 179	+ 8	+ 0,3
Toggenburgerbahn ...	25	10 400	7 000	17 400	696	— 978	— 39	— 5,3	21 370	13 680	35 050	1 402	— 1 158	— 46	— 3,2
Wald-Rüti	7	2 130	1 690	3 820	546	— 34	— 5	— 0,9	4 590	3 550	8 140	1 163	— 286	— 41	— 3,4
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 020	280	1 300	325	— 12	— 3	— 0,9	2 020	640	2 660	665	— 91	— 23	— 3,3
20 Schweiz. Normalb.	2533	1 326 498	2 095 156	3 421 654	1 351	— 12 040	— 37	— 2,7	2 785 760	4 260 553	7 046 313	2 782	+ 292 966	+ 52	— 1,9
1) 1881 18 *km* weniger															
2) „ 22 „ „															
3) „ 16 „ „															
4) „ 3 „ „															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	5 400	4 347	9 747	650	— 507	— 34	— 5,0	11 434	8 960	20 394	1 360	— 781	— 52	— 3,7
Arth-Rigibahn	(11)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	3 622	1 121	4 743	316	+ 174	+ 12	+ 4,0	8 416	2 188	10 604	707	— 667	— 44	— 5,9
Rigibahn (Vitznau) ...	(7)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 360	1 062	2 422	346	— 504	— 72	— 17,2	2 860	2 308	5 168	738	— 977	— 140	— 16,0
Uetlibergbahn	9	1 552	179	1 731	192	+ 612	+ 68	+ 54,8	4 143	448	4 591	510	+ 2 633	+ 293	+ 135,0
W'weil-Einsiedeln	17	4 550	3 850	8 400	494	+ 84	+ 5	+ 1,0	9 100	7 950	17 050	1 003	— 320	— 19	— 1,9
5 resp. 7 Bahnen	63	16 484	10 559	27 043	429	— 141	— 2	— 0,5	35 953	21 854	57 807	918	— 112	— 2	— 0,2

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