Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 22

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: 02.07.2025

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

gleisung verursacht oder auch nur ein Zustand der Gefährdung des Eisenbahntransports durch sie herbeigeführt worden ist.

Die Unterstellbarkeit solcher Ursachen, wie eines unmittelbar zuvor eingetretenen Schienenbruchs, wird auch dadurch nicht ausgeschlossen, dass der Zeuge Bahnwart Frässle die Bahnstrecke nach Durchfahrt des kurz vor Eintreffen des Extrazuges von Kolmar herüberfahrenden Kurszuges 287 begangen haben will, da durch die Finsterniss der Nacht, durch Sturm, Gewitter und Regen die Genauigkeit der Wahrnehmung beschränkt war und wohl auch deren Sorgfalt bei diesen Umständen einigermassen bezweifelt werden darf. Wenn man nun aber auch mit den ortskundigen Sachverständigen annimmt, dass der Baustand des Bahnkörpers im Allgemeinen ein durchaus guter und dessen Belegung im Ganzen eine keineswegs die Sicherheit der Fahrt beeinträchtigende war, so liegt doch auch hierin, bei einer vorsichtigen Beweisprüfung, noch kein hinreichender Grund, im Widerspruch mit einleuchtenden Gründen sachverständiger Begutachtung und zahlreichen glaubhaften Zeugnissen, eine gefahrvolle Schnelligkeit der Fahrt als erwiesen und diese als wirkende Gefährdungsursache des Eisenbahntransports anzunehmen.

Bei Verneinung dieser Grundfrage fehlt es aber an der wichtigsten Voraussetzung der Anwendung des § 316 Abs. 2 des St.-G.-B. und die sämmtlichen den angeklagten Bediensteten zur Last gelegten Vernachlässigungen ihnen obliegender Pflichten können nur noch unter den Gesichtspunkt dienstlicher Haftbarkeit, nicht aber strafrechtlicher Verantwortlichkeit gestellt werden; wie denn nicht minder die wesentlichen Voraussetzungen der § 222, 232 des St.-G.-B. in gleicher Weise als nicht vorliegend erklärt werden müssen.

Hiernach musste bezüglich sämmtlicher Angeklagten freisprechend und bezüglich der Kosten nach §§ 496 der St.-P.-O. erkannt werden.

(gez.) Kiefer. Brunner. Dr. Kern. Ganter. Hornung.

Miscellanea.

Zürcher Quaibrücke. Am 29. Mai d. J. wurde die Betonirarbeit des letzten Halbpfeilers der Zürcher Quaibrücke beendet. Es sind damit sämmtliche 12 Fundationen bis zur Höhe 408,20 *m*, d. i. 30 *cm* unter Niederwasser erstellt. Die grosse Taucherglocke, die sich während der Fundationsarbeit sehr gut bewährt hat, wird jetzt noch zum Versetzen der drei ersten Quaderschichten verwendet und es kann infolge dessen die bis jetzt gegen den Auftrieb des Wassers nöthige Belastung von 250 *t* auf 160 *t* herabgesetzt werden, wodurch die Beanspruchung des ganzen Gerüstes reducirt und die Auf- und Abwärtsbewegung erleichtert wird. Mit den Fundationsarbeiten wurde am 1. August v. J. begonnen und in Tag- und Nachtschichten gearbeitet. Der Bau der oberen Hälfte des II. Pfeilers erforderte die kürzeste Zeit mit 11 Tagen, der der oberen Hälfte des IV. Pfeilers die längste mit 38 Tagen. Die Durchschnitts-Arbeitszeit für einen Halbpfeiler betrug 21 Tage.

Gotthardbahn. Dieser Tage ist die Legung des zweiten Geleises durch den grossen Gotthardtunnel beendigt worden.

Arlbergbahn. Ueber den Fortschritt der Arbeiten im grossen Arlbergtunnel während der drei letzten Monate geben folgende Zahlen Auskunft (vergl. No. 9 v. 3. März)

		Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge	am 31. Januar	3178,3 *m*	3938,1 *m*	7116,4 *m*
„	„ 28. Februar	3310,9 „	4069,2 „	7380,1 „
„	„ 31. März	3469,2 „	4184,9 „	7654,1 „
„	„ 30. April	3630,2 „	4369,6 „	7999,8 „
Firststollenlänge	„ 31. Januar	2986,6 „	3771,9 „	6758,5 „
„	„ 28. Februar	3038,7 „	3898,6 „	6937,3 „
„	„ 31. März	3211,3 „	4038,5 „	7249,8 „
„	„ 30. April	3384,9 „	4183,8 „	7568,7 „

Der Sohlenstollenbetrieb ist auf der Ostseite um 393 und auf der Westseite um 193 Tage gegenüber den vertraglich bestimmten Leistungen voraus.

Ausstellungen. Vom 5. bis 21. Juli d. J. findet in der Agricultural-Hall in London eine Ausstellung von Erzeugnissen des Ingenieurwesens und der Metallindustrie statt. Termin der Einlieferung 28. Juni. Näheres ist bei Samson Barnett jun., 4 Westminster Chambers London zu erfahren.

Die Landesausstellung in Nürnberg hat, nach der nunmehr abgeschlossenen Rechnung, einen Reinertrag von über eine halben Million Franken erzielt! Möge unserer Landesausstellung ein ebenso günstiges Geschick beschieden sein.

Simplon-Bahn. In der Sitzung der „Société des Ingénieurs civils" in Paris vom 20. April d. J. hielt Herr Oberingenieur Jean Meyer aus Lausanne einen Vortrag über den Simplondurchstich, den Bau der südlichen Zufahrtsrampe und die Bedeutung der Simplonbahn für den französischen Handel. In der diesem Vortrage folgenden Discussion wurde beinahe ausschliesslich der letztere Punct berührt und behauptet, dass die Simplonbahn nur für denjenigen Theil Frankreichs, der zwischen Havre und der Schweiz liege, von Nutzen sei, während sie auf den Hafen von Marseille, zu Gunsten desjenigen von Genua, unvortheilhaft einwirke. Eine kühne Behauptung wurde bei dieser Gelegenheit von Ingenieur Gillot aufgestellt, der in vollem Ernste ausführte, es gebe nur ein einziges Mittel, den französischen Transithandel wieder zu beleben; dasselbe sei *vielleicht etwas theuer*, aber radical; es bestehe in der Verbindung des Mittelmeeres mit dem Ocean *durch einen Canal à niveau ohne Schleussen!*

Ein zweiter Ingenieur- und Architecten-Tag findet im Herbste dieses Jahres in Wien statt und es sind die hieran betheiligten Vereine zur Zeit noch mit der Vorbereitung der zur Behandlung kommenden Tractanden beschäftigt.

Eiserner Oberbau im Arlberg-Tunnel. Das Handels-Ministerium hat die Legung eines eisernen Oberbaues im Arlberg-Tunnel und bei den Weichenanlagen in den Zwischenstationen der Strecke Landeck-Bludenz beschlossen. Der Beschluss erfolgte auf Antrag der vom Handels-Ministerium zur Berathung technischer Eisenbahnfragen eingesetzten Commission. Das zur Anwendung gelangende System ist das Querschwellen-System des Inspectors der General-Inspection, Franz Heindl, welches bereits von der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Baudirection der bayerischen Verkehrsanstalten, der Dux-Bodenbacher Bahn und der galizischen Karl Ludwig-Bahn versuchsweise auf kurzen Strecken zur Anwendung gebracht wird.

Honorartarif für Architecten. In Frankreich beschäftigen sich Vereine und Interessenten mit der Aufstellung eines neuen und vereinfachten Honorartarifes für architectonische Arbeiten.

East-River-Brücke in New-York. Am 24. Mai fand die feierliche Eröffnung dieser New-York mit Brooklyn verbindenden, in unserer Zeitschrift schon mehrmals erwähnten und beschriebenen gewaltigen Hängebrücke statt. Der Bau derselben begann im Januar 1870 und hatte somit über 13 Jahre gedauert.

Electrische Drahtseilbahn im Prater zu Wien. Die Direction der internat. electrischen Ausstellung beabsichtigt, zum Zwecke des Kohlentransportes eine durch electrische Motoren getriebene Drahtseilbahn herzustellen, welche die Kohlen in Körben von einem Geleise des städtischen Lagerhauses aus über die nördliche Gallerie des Ausstellungsgebäudes hinweg in das Dampfkesselhaus bringen soll. [Bautechniker.]

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin & Co.* in Zürich.

(Fortsetzung der Liste in No. 18 der Schweiz. Bauzeitung.

Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt.

1883 **im Deutschen Reiche**

April 4. No. 22 363. J. J. Bourcart in Zürich. Einrichtung zur Wagenbewegung für Ringspinnmaschinen.

„ 18. „ 22 495. G. Reinhard in Schwelm u. F. Vogel in Aussersihl bei Zürich. Verfahren, Draht ohne Schmiere zu ziehen.

in Oesterreich-Ungarn

März 30. Ed. Raths in Aarau. Schablonen für Conditoren, Maler, Zeichner etc.

April 6. Wilhelm Kemmerich in Basel. Neuerungen an rauchverzehrenden Dampfkesselfeuerungen.

„ 7. J. P. A. Schläfli in Solothurn. Verbesserungen an electrischen Uhren.

in England

April 7. No. 1756. Jules Cauderey in Lausanne. Verbesserungen in Messern (meters) wovon ein Theil der Verbesserungen für andere Zwecke anwendbar sind.

April 7. No. 1761. Jules Weibel in Genf und Paul Piccard in Lausanne. Verbesserungen in Apparaten zur Verdampfung durch Compression und vervielfachtem Effect, ein Theil der Verbesserungen dienlich zur Compression von Flüssigkeiten für andere Zwecke.

„ 10. „ 1814. Georg Hochreutiner und Anthelm Boucher in Lausanne. Verbesserter Messer für electrische Ströme.

„ 12. „ 1857. Prof. Aug. Ad. Favarger in Neuchâtel. Verbesserungen in electrischen Telegraphen.

„ 18. „ 1972. Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuhausen bei Schaffhausen. Verbesserungen in Patronen und Geschossen für gezogene Gewehre.

„ 28. „ 2154. A. Messerli in Zürich. Neuer oder verbesserter Rettungsapparat bei Feuersgefahr.

in Belgien

Keine.

in den Vereinigten Staaten

April 17. No. 276 104. Friedrich Wegmann in Zürich. Walzenmühle.

„ 24. „ 276 250. Nicolaus Kaiser in Grellingen (Bern). Maschinerie zum Assortiren von Holzzeug und ähnlichem Material.

Correspondenz.

Tit. Redaction der „Schweizerischen Bauzeitung", Zürich.

Ohne Ihre verehrl. Leser mit einer unliebsamen Polemik langweilen zu wollen, möchte ich Sie nur ersuchen, mir noch zu gestatten, auf die Replik des Herrn Director Rothenbach in Ihrer letzten Nummer zu erwiedern dass, wenn der *allgemeine Sinn* seiner ersten Zuschrift nur der gewesen wäre, dass der betreffende Artikel der Ausstellungs-Zeitung einen sehr geringfügigen Irrthum enthalte, meine Correspondenz in No. 21 ausgeblieben wäre.

Was die Ausdrücke „Brodneid" etc. anbelangt, so waren dieselben keineswegs persönlich gegen Ihren Correspondenten gerichtet, den ich persönlich ungemein hochschätze, wohl aber im Ganzen gegen die „Herren Gasfabricanten", welche eben überall, wo die electrische Beleuchtung auftritt, sofort Alles in Bewegung setzen, um dieselbe zu discreditiren.

Genf, 28. Mai 1883. *E. Imer-Schneider*, Ing.

Submissionsresultate.

Herr H. Brack, Adjunct des Oberingenieurs der griechischen Eisenbahn Piräeus-Peloponnes, hat die Freundlichkeit uns mitzutheilen, dass die in unserem Submissionsanzeiger in No. 18 ausgeschriebenen Tenderlocomotiven zum Preise von 145 Cts. pro *kg* Leergewicht an die Locomotivfabrik von Krauss in München vergeben worden sind.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittelung.

Zu verkaufen an einen Maschinen-Ingenieur: Ein Fabrications-Geschäft electrischer Apparate. (331)

Ein schweizerisches Maschinen-Geschäft in Ober-Italien sucht einen Techniker als Associé. (332)

Auskunft ertheilt

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

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Betriebslänge	Im April 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. April 1883				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	346 000	480 000	826 000	2 557	+ 44 818	+ 139	+ 5,8	1 080 000	1 844 000	2 924 000	9 052	+ 135 739	+ 420	+ 4,9
Basler Verbindungsb.	5	2 850	15 050	17 900	3 580	+ 870	+ 175	+ 5,1	7 350	62 350	69 700	13 940	+ 8 301	+ 1160	+ 13,5
Aarg. Südbahn	58[1]	17 500	60 000	77 500	1 336	+ 58 835	+ 939	+236,5	62 200	232 000	294 200	5 072	+ 222 528	+ 3547	+232,6
Wohlen-Bremgarten	8	830	400	1 230	153	— 101	— 13	— 7,8	3 160	2 130	5 290	661	+ 123	+ 15	+ 2
Emmenthalbahn	46	14 150	19 850	34 000	739	+ 1 902	+ 41	+ 5,9	51 631	71 836	123 467	2 684	+ 4 792	+ 104	+ 4
Gotthardbahn	266[2]	413 000	467 000	880 000	3 308	+ 785 466	+ 2372	+253,4	1 198 000	1 882 000	3 080 000	11 579	+ 2 794 255	+ 8317	+255
Jura-Bern-Luzernbahn / Bern-Luzern-Bahn	351	286 400	324 600	611 000	1 741	+ 36 926	+ 105	+ 6,4	959 300	1 185 800	2 145 100	6 111	+ 103 519	+ 295	+ 5,1
Bödeli-Bahn	9	2 500	3 500	6 000	667	— 792	— 88	— 11,7	7 700	9 800	17 500	1 944	— 2 459	— 273	— 12,3
Nordostbahn	541	395 000	698 000	1 093 000	2 020	+ 37 609	+ 70	+ 3,6	1 320 000	2 661 000	3 981 000	7 359	+ 168 582	+ 312	+ 4,4
Zürich-Zug-Luzern	67	66 000	73 000	139 000	2 074	+ 26 752	+ 399	+ 23,8	206 500	283 900	490 400	7 319	+ 103 649	+ 1547	+ 26,8
Bötzbergbahn	58	47 000	124 000	171 000	2 948	— 7 537	— 130	— 4,2	157 800	504 200	662 000	11 413	+ 2 345	+ 40	+ 0,4
Effretikon-Hinweil	23	5 300	8 300	13 600	591	+ 37	+ 2	+ 0,3	20 200	29 600	49 800	2 165	+ 290	+ 13	+ 0,6
Suisse Occidentale	599	448 500	527 000	975 500	1 628	— 84 999	— 142	— 8	1 451 500	1 936 000	3 387 500	5 655	— 386 130	— 645	— 10,2
Bulle-Romont	19	4 100	14 220	18 320	964	+ 1 720	+ 91	+ 10,4	16 080	49 230	65 310	3 437	+ 4 210	+ 222	+ 6,9
Tössthalbahn	40	11 199	10 672	21 871	547	— 602	— 15	— 2,7	42 057	42 312	84 369	2 109	— 6 979	— 174	— 7,6
Verein. Schweizerb.	278	240 900	259 800	500 700	1 801	+ 1 079	+ 4	+ 0,2	848 000	957 100	1 805 100	6 493	+ 68 803	+ 247	+ 4
Toggenburgerbahn	25	13 240	9 200	22 440	897	+ 969	+ 38	+ 4,4	46 070	32 780	78 850	3 154	+ 3 345	+ 134	+ 4,4
Wald-Rüti	7	2 530	2 180	4 710	673	— 700	— 100	— 12,9	9 800	9 050	18 850	2 693	— 143	— 20	— 0,7
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 200	540	1 740	435	— 96	— 24	— 5,2	4 900	1 730	6 630	1 651	+ 413	+ 103	+ 6,6
19 Schweizer Normalb.	2727	2 318 199	3 097 312	5 415 511	1 986	+ 902 156	+ 217	+ 12,3	7 492 248	11 796 818	19 289 066	7 073	+ 3 225 183	+ 743	+ 11,7
1) 1882 11 km. weniger															
2) „ 165 „ „															
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	7 591	6 077	13 668	911	+ 1 347	+ 90	— 3,2	27 047	21 808	48 855	3 257	+ 4 901	+ 327	+ 11,2
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 285	1 529	5 814	387	+ 187	+ 12	— 11	15 984	5 088	21 072	1 405	— 448	— 30	— 2,1
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	2 155	2 225	4 380	625	— 376	— 54	— 8	7 095	6 955	14 050	2 007	+ 498	+ 71	+ 3,7
Uetlibergbahn	9	2 306	1 024	3 330	370	— 654	— 73	— 16,5	5 538	1 728	7 266	807	— 3 860	— 429	— 34,7
Wädensweil-Einsiedeln	17	7 200	5 450	12 650	744	— 1 174	— 69	— 8,5	21 142	20 937	42 079	2 475	— 382	— 22	— 0,9
5 Schwz. Specialbahnen	63	23 537	16 305	39 842	632	— 670	— 11	— 1,7	76 806	56 516	133 322	2 116	+ 709	+ 12	+ 0,6

Druck von H. Zürcher in Hottingen.