Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 22

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**

## Miscellanea.

**Probefahrten auf der Bosna-Bahn.** (Mitgetheilt.) Vergangene Woche fanden auf der Bosnabahn eingehende Proben mit einer Locomotive neuer Construction für sehr scharfe Curven statt. Diese Locomotive, deren Construction vom Herrn Maschineninspector Klose in Rorschach zuerst für die projectirten Schmalspurbahnen der Ostschweiz in Aussicht genommen war, hat hier zu ausgiebiger Erprobung Gelegenheit erhalten. — Die Bosnabahn, deren Hauptlinie von beiläufig 269 *km* Länge den gesammten Verkehr Bosniens mit Oesterreich in der Richtung auf Serajewo vermittelt, ist eine Schmalspurbahn von 76 *cm* Spurweite, mit vielfachen Curven von 50 *m* Radius herab bis 37 *m* in freier Strecke und bis 25 *m* an den Stationen. Die Locomotive besitzt radial einstellbare Kuppelachsen und befuhr die geraden Strecken und die Curven widerstandslos mit einer Geschwindigkeit bis zu 50 *km* pro Stunde und mit grösster Ruhe und Sicherheit. Hierbei besitzt dieselbe eine ziemliche Leistungsfähigkeit, so dass mit einer solchen Maschine über die Bergstrecke der Bahn, welche die Wasserscheide zwischen Save und Bosna übersteigt, ein Zug von 150 *t* remorquirt werden kann, während mit Personenzugbelastung diese ca. 60 *km* lange Bergstrecke mit $1^1/_2$stündiger Fahrzeit bewältigt wird. Auf den ebeneren Strecken kann die Zuglast bis auf 300 *t* erhöht werden. Die Erprobung fiel höchst befriedigend aus und es dürfte diese Maschine für Schmalspurbahnen einen wesentlichen Fortschritt repräsentiren, indem mit derselben eine sehr leistungsfähige Locomotive mit schnellem, ruhigem und sicherm Gang auf der schmalen Spur und in sehr engen Curven geschaffen wurde, wodurch auch die Bahnen schmalster Spurweite sowol einen schnellen als auch einen gewichtigen Verkehr aufzunehmen befähigt werden.

**Regionalbahn im Travers-Thal (Ct. Neuenburg).** Mit dem 22. September d. J. ist der Vertrag mit den HH. Ingenieur Pümpin und Merian betreffend den Betrieb dieser Eisenbahn abgelaufen und es hat der Verwaltungsrath derselben mit der Direction der Suisse Occidentale- und Simplon-Bahn einen neuen Betriebsvertrag abgeschlossen, welcher fünf Jahre dauern und je für weitere fünf Jahre gelten soll, wenn er nicht ein Jahr vor Ablauf von der einen oder andern Partei gekündigt wird. Derselbe ist vom Staatsrath des Cantons Neuenburg bereits genehmigt und es ist vom Bundesrath der am 22. September stattgehabte Betriebsübergang provisorisch bewilligt worden. Mit Botschaft vom 10. November beantragt nun der Bundesrath der Bundesversammlung unter gewissen Cautelen, namentlich mit Rücksicht auf die Pensions-, Vorsichts- und Unterstützungscassen der Angestellten, die Genehmigung des Vertrages.

Mit Botschaft vom 13. November wird ferner der Bundesversammlung beantragt, der Eisenbahn-Gesellschaft im Travers-Thal zu gestatten, ihre Linie von der Station St. Sulpice bis zum Quartier der Doux, beziehungsweise bis in die Portland-Cementfabrik St. Sulpice, zu verlängern und zu diesem Zwecke ein neues Geleise von ungefähr 520 *m* zu legen, welches einen integrirenden Bestandtheil der ganzen Bahnanlage ausmachen soll. Zweck der Anlage ist der Transport von Roh- und Brennmaterial *nach* der Fabrik und von fertigem Fabricat *aus* derselben, wodurch der Eisenbahngesellschaft eine jährliche Einnahme von 2500 bis 3000 Fr. zufallen werde. Der Transport von fertigem Fabricat betrug im letzten Jahre 6000 *t* und wird für die Zukunft auf 12 000 bis 15 000 *t* veranschlagt.

**Die Kanone von Oberst de Bange** ist, wie uns von verschiedenen, durchaus glaubwürdigen Seiten versichert wird, besser als der Ruf, in welchen sie die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" bringen möchte. Die in jenem Artikel mitgetheilten Misserfolge sollen zum grössten Theil nicht der Kanone von de Bange, sondern andern Geschützen zur Last fallen und wo an der erstern ein Unglücksfall vorkam, so sei er nicht der Construction, die vorzüglich sei, sondern der unvorsichtigen Bedienung des Geschützes zuzuschreiben. Ungenau sei auch die Nachricht, dass bei vergleichenden Versuchen in Belgrad die Krupp'sche Kanone über diejenigen von de Bange und Armstrong gesiegt habe. Bei Proben, welche im September dieses Jahres unter Anwesenheit von General Herzog und einer Reihe hervorragender Officiere mit der de Bange'schen Kanone in Thun stattfand, habe sich dieses Geschütz als vortrefflich erwiesen.

**Ein eiserner Mast von 300 Meter Höhe** ist nun das Neueste was projectirt wird, da die Thürme von Eiffel und Bourdais schwerlich zur Ausführung gelangen. Nach dem Entwurf von Contre-Admiral Serre hätte dieser Mast an der Basis einen Durchmesser von 12 und an der Spitze einen solchen von 3 *m* und es würde das Gewicht desselben 2000 *t* betragen. Die Kosten sind auf 1 900 000 Fr. veranschlagt. Stahlbänder, welche von verschiedenen Höhen ausgehen und in einem Umkreis von 100 *m* Radius am Boden befestigt sind, sollen den Mast vor dem Umgeblasenwerden bewahren.

**Zum Einsturz des Betongewölbes der Eisenbahn Piräus-Peloponnes.** Auf Wunsch des Herrn Oberingenieur Schneider berichtigen wir einen *Schreib*fehler in dem von uns veröffentlichten Artikel. Es sollte nämlich auf Seite 109 Spalte 1 Zeile 20 von oben heissen: „Ueberlastungen" anstatt „Unbelastungen". Ferner ist nachzutragen, dass das Gewölbe am Widerlager eine Stärke von 2,2 und im Scheitel eine solche von 1,2 *m* hatte und dass die Oeffnung der beiden seitlichen Sparbogen 3,96 *m* betrug. Wegen der Kleinheit der Zeichnung war es endlich nicht möglich, die Drucklinien für die einseitig belastete und unbelastete Brücke einzuzeichnen.

**Baulicher Zustand älterer Häuser in Cöln.** Eine amtliche Untersuchung von 1400 Häusern ist mit Rücksicht auf die bekannten Katastrophen eingeleitet worden. Bei 1000 Häusern ist eine solche bereits erfolgt und sie hat ergeben, dass 250 derselben in befriedigendem Zustande sind, bei 565 Häusern wurden Reparaturen angeordnet, während bei 150 eine nochmalige Untersuchung nach Jahresfrist in Aussicht genommen und bei 35 sofortiger Abbruch verfügt wurde.

**Museum im Trocadéro zu Paris.** Zu Ehren von Viollet-le-Duc, der zuerst die Anregung hiezu gegeben hatte, sind kürzlich im Trocadéro zu Paris neue Säle eröffnet worden, welche Abgüsse von Sculpturen aus dem 17. und 18. Jahrhundert enthalten. Ein besonderer Saal ist für die Zeichnungen von Viollet-le-Duc reservirt.

## Concurrenzen.

**Schulhausbaute in Lausanne.** Zu der in No. 6 d. B. mitgetheilten Preisbewerbung zur Erlangung von Plänen für ein Schulgebäude (École supérieure pour jeunes filles) in Lausanne sind 22 Projecte eingesandt worden. Das aus den HH. A. Bourdillon, Architect in Genf, Alfred Rychner, Architect in Neuchâtel, Cantonsbaumeister Assinare, Dr. Joël und Schuldirector Roux in Lausanne bestehende Preisgericht hat folgende Prämien vertheilt:

Erster Preis (1000 Fr.) an Herren Bezencenet & Girardet, Architecten in Lausanne.

Zweiter Preis (700 Fr.) an Herren C. Mauerhofer & H. Mauerhofer, Vater und Sohn, Architecten in Lausanne und Paris.

Ferner zwei dritte gleichwerthige Preise von je 400 Fr. an: Herren Schneider & Hodler, Architecten in Bern und Herrn Léon Bétrix, Architect in Lausanne.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

**Séance ordinaire du Samedi 14 Novembre 1885 à 4 heures p. m., à l'Hôtel Beau-Site.**

Les comptes de la fête de 1885 accusent un boni de frs. 450 environ qui sera reporté au fonds de réserve de la société.

La principale question à l'ordre du jour concernait le bulletin de la société vaudoise, bulletin que quelques membres auraient voulu supprimer comme ne répondant pas au but que la société s'était proposé en décidant sa publication.

Monsieur le Président Gonin au nom du Comité fait les contre-propositions suivantes:

1°. Continuer à faire paraître le bulletin dans les conditions budgétaires actuelles.

2°. Nomination d'une commission de rédaction qui cherchera à s'entendre avec les sociétés de Genève, de Neuchâtel et de Fribourg afin d'étendre le cercle de nos abonnés. Le bulletin pourrait alors paraître plus fréquemment; (tous les deux mois, ou même si possible tous les mois).

3°. Chercher à augmenter le nombre de nos collaborateurs afin d'obtenir des articles intéressant les deux groupes de membres, architectes et ingénieurs.

Après une discussion nourrie et intéressante de laquelle il résulte: que la société désire la continuation de son bulletin, mais à la condition de le modifier et de le transformer, surtout en vue de le rendre plus intéressant pour les architectes; les propositions du comité sont adoptées et ce dernier est chargé de les mettre en exécution. Il est décidé d'avoir pendant l'hiver 1885/86 une séance chaque mois, alternativement à 4 et à 8 heures du soir. Le secrétaire: *H. Verrey.*

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.