

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Tages angenommen werden, nur eine Basis bilden sollen für die Unterhandlungen für die Gruppe der Pariser Banquiers, mit welchen auch eine Discussion über die Emissionskosten stattfinden wird. Vorbehalten diese Verständigung, wird ein Uebernehmungscurs von Fr. 360 per Total angenommen, unter der Bedingung, dass die Gesellschaft die für das Anleihen nöthigen Publicationskosten auf sich nehme.

Der Vorsitzende fragt an, wie es mit der eventuellen Theilnahme der einzelnen Banken an der Subscription von Fr. 4,000,000, die dem schweizerischen Consortium vorbehalten werde, zu halten sei. Die Banque vaudoise stellt die Uebernahme von einer Million in Aussicht, die eidgenössische Bank eine Theilnahme von Fr. 500,000 im Minimum bis 1,000,000 im Maximum. Die Berner Cantonalbank eine Theilnahme von Fr. 250,000. Die Basler Handelsbank Fr. 500,000. Die Union vaudoise de crédit Fr. 500,000. Die Firma de Pury & Cie. Fr. 200,000 bis Fr. 250,000. Die Firma Oswald & Valentin Fr. 200,000 bis 250,000. Die Bank von Solothurn und die Bank von Zofingen können sich über die Sache noch nicht aussprechen, aber unter Vorbehalt der definitiven Ratification können die 4 Millionen als gedeckt betrachtet werden. Die HH. Stämpfli und Cottier werden für die Unterhandlungen mit der Gruppe der Pariser Banquiers als Delegirte abgeordnet. Die von den Banken einzugehenden Engagements sollen der Vereinbarung nach nur bis zum 20. September 1875 dauern, wenn bis dahin die Ratificationen durch die betr. Gesellschaften und Behörden nicht erfolgt wären.

Die Sitzung wird um halb 2 Uhr geschlossen.

\* \* \*

### Die Louisiana-Brücke über den Mississippi. (Corresp.)

Aus einem Privatbriefe aus America wird uns folgendes mitgetheilt:

Als ein schlagendes Beispiel der Geschwindigkeit, mit welcher in den Vereinigten Staaten grössere Bauwerke ausgeführt werden, theile ich Ihnen einige Details über die Louisiana-Brücke über den Mississippi, von Pike Illinois, nach Louisiana Mississippi, mit. Diese Brücke ist einspurig und hat 11 Oeffnungen von zusammen 622,8 Meter Länge, die kleinste Oeffnung misst 49 Meter, die grösste 67 1/2 Meter.

Die Zufahrten auf beiden Seiten sind (westlich) 850 Meter, und östlich 670 Meter lang. Ferner wird ein Flussarm auf der westlichen Seite durch eine Brücke von 43 Meter Oeffnung gekreuzt.

Für die Foundationen wurden 6600 lauf. Meter Pfähle und 19000 Cub.-Meter Holz und Bohlen, für die Zufahrt an 145,000 Cub.-M. Erde, für die Widerlager und Pfeiler 4400 Cub.-M. Mauerwerk und 31,000 Cub.-M. Steinwurf verwendet. Totalgewicht der ganzen Eisenconstruction ist 1117 Tonnen. — Die beiden Drehbrücken allein wiegen etwa 340 Tonnen. Totalkosten der ganzen Brücke 3 1/2 Millionen Franken.

Die Drehbrücken ruhen je auf Drehscheiben von 11 Meter Durchmesser und können durch Dampfkraft oder von Hand durch einen Mann bewegt werden; die Drehbrücken wurden zur Erprobung mit 5 Locomotiven von je 50 Tonnen belastet und zeigten hiebei eine Einsenkung von 30 mm., welche aber nach Wegnahme der Belastung gänzlich verschwand (?)

Das Mauerwerk besteht aus Kalksteinen, welche zum Theil aus einer Entfernung von 50 Kilometern herbeigeschafft werden mussten.

Von ganz besonderem Interesse ist wie schon angedeutet die Schnelligkeit, mit welcher dieses Werk erstellt wurde; bis zum 30. Juni 1873 war noch nichts bestellt noch kein Contract abgeschlossen, überhaupt für den Bau selbst noch gar keine Vorbereitungen getroffen, und am 24. Dezember desselben Jahres also in weniger als sechs Monaten war das Werk vollendet und seither die Brücke täglich von Zügen passirt. — Die ganze Arbeit soll sehr gut ausgeführt und ganz zuverlässig sein, da alles verwendete Eisen strenge Untersuchungen unterstellt wurde.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

**Eisenbahnesen.** Die von der französischen Regierung zur Untersuchung des Projectes einer durch Gex führenden Eisenbahn ernannte Commission hat ihr Gutachten in dem Project günstigen Sinne abgegeben. Die Bahn liege in offenbarem Interesse der dortigen Gegend und zwar verdienne dasjenige Trace den Vorzug, wonach die Bahn von Divonne über Vesancy und Gex sich nach Genf ziehen würde.

— Die Eisenbahndirection der Jura-bahn hat den Fahrtenplan für die Strecke Basel-Delsberg festgestellt. Täglich werden provisorisch fünf Züge hin und her gehen und bis die Bahn etwas consolidirt sein wird, ist die Fahrzeit auf 1 Stunde und 45 Minuten festgesetzt.

**Bern-Luzern-Bahn.** Am Mittwoch, den 11. August wurde auf der Linie Bern-Luzern der Bahnbetrieb definitiv eröffnet. Von Bern nach Luzern und umgekehrt werden täglich je 5 Züge fahren. Auch versichert man uns, dass im Fahrtenplan, wie er jetzt festgestellt, hinsichtlich des Anhaltens der Eilzüge einzelnen Gemeinden mehr Rechnung getragen ist.

**Linksufrige Zürichseebahn.** Am 5. August hat die eiserne Brücke über die Sihl die Probe (Belastung mit drei schweren Locomotiven) bestanden. Daran anschliessend fand eine erste Befahrung der Linie mit der Locomotive bis nach Thalwil statt.

— Entgegen einer in die „N. Glarner-Ztg.“ übergegangenen Meldung des „Marchboten“ können wir mittheilen, dass die Auffüllungen am Damm zu Altdorf seit einigen Wochen ganz befriedigende Fortschritte machen. Der Damm hat nun in seiner ganzen Länge die Höhe von 3 Meter überschritten und bereits die volle, seiner Totalhöhe von 6 Metern entsprechende Breite.

**Gottthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 32,00 M., Airolo 21,50 M., Total 53,50 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,65 M.

**Nordostbahn.** Die Trace-Vorlage Etzweilen-Schaffhausen hat die endgültige Genehmigung der Nordostbahndirection erhalten, so dass nunmehr mit den einleitenden Vorarbeiten begonnen werden kann. Der Verwaltungsrath der Bahn hat Herrn Dr. Hanhardt in Diesenhofen zu seinem Präsidenten ernannt.

**Eidgenössisches Polytechnicum.** Samstags den 7. August, Vormittags 11 Uhr fand in der Aula des Polytechnicums der feierliche öffentliche Schluss des Schuljahres 1874/75, verbunden mit der Promotion der Schüler, der Diplom- und Preisertheilung statt.

Bei diesem Anlasse erhielten nachfolgende Schüler das Diplom zum Antritte ihres bezüglichen Berufes:

- 1) Architecten: Die HH. Pfister, Albert, Zürich; Vogel, Max, Zürich.
- 2) Maschineningenieure: Die HH. Bauer, Friedr., Fluntern; Bießer, Jac., Andelfingen; Commans, Robert, Bath, England; Dykhoff, Friedr., Bar-le-Duc, Frankreich; Escher, Arnold, Zürich; Estermann, Franz, Rickenbach, Luzern; Gregori, Tomaso, Vodo di Cadore, Italien; Hentsch, Carl, Genf; Koch, Alphons, Strassburg; Mallinkrodt, Friedr., Arnheim, Holland; Mantel, Heinrich, Winterthur; Ohler, Max, Köln; Sautter, Gaston, Genf; Schmid, Alfred, St. Gallen; Schwarzenbach, Otto, Zürich; Zuppinger, Walther, Wädenswil.
- 3) Technische Chemiker: Die HH. Egli, Friedr., Zürich; Egli, Walther, Küssnacht, Zürich; Klobukowsky, Ladislaus, Womval, Polen; Schlatter, Karl, Buchs; Weirich, Julius, Strassburg; Wrzesinski, Stanislaus, Adelnau, Polen.

- 4) Fachlehrer: a) in mathematischer Richtung Die HH. Gröbli, Walther, Oberuzwyl, St. Gallen; Keller, Joh., Mandach, Aargau; Meyer, Hans, Zürich; Mosimann, Eugen, Langnau; Wolfer, Alfred, Maur, Zürich.

- b) in naturwissenschaftlicher Richtung Die HH. Asper, Gottlieb, Wollishofen, Zürich; Burkhardt, Adolf, Neukirch, Thurgau; Dünner, Joh., Neuweilen, Thurgau; Hannimann, J. Jacob, Busswyl, Thurgau; Koby, Friedr., Rapperswil, Bern.

Von den Preisaufgaben wurden diejenige der chemisch-technischen Abtheilung und der Forstschule gelöst. Es erhielten Hr. Hans Wolff von Zürich für Bearbeiten der Aufgabe der chemischen Schule den Hauptpreis bestehend in der silbernen Medaille nebst einer Geldzulage von 130 Fr. und Hr. Josef Arnold von Kulmerau, Canton Luzern, für Lösung der forstlichen Aufgabe den Nahepreis bestehend in der silbernen Medaille nebst einer Geldzulage von Fr. 50.

**Zürich.** Der Stadtrath von Winterthur hat letzten Samstag Herrn Giesse (aus Preussen) zum städtischen Ingenieur gewählt; derselbe hatte seit dem Tode des Herrn Erb die Stelle provisorisch bekleidet, während 2 Jahren bei der Tössthalbahn gearbeitet und besitzt die besten Zeugnisse der dortigen Verwaltung.

**Nationalbahn.** Die Erdarbeiten auf der Linie Winterthur-Zofingen werden nun nach dem „Aargauer Wochenbl.“ auf verschiedenen Punkten mit aller Energie betrieben. Erfreulich für die Actionäre ist es, zu vernehmen, dass die grosse Reussbrücke bei Melligen, veranschlagt zu Fr. 394,200, nun von den HH. Ott & Comp. in Bern für die Summe von Fr. 223,500 übernommen worden ist, wodurch die Gesellschaft wieder eine Ersparnis von Fr. 170,700 macht. Auch bei Vergebung der übrigen kleineren eisernen Brücken wurden erhebliche Ersparnisse gemacht.

**Unfälle:** **Centralbahn.** In Herzogenbuchsee gerieth letzten Dienstag der allgemein beliebte, sehr dienstfertige, ledige, erst 24 Jahre alte, Hr. Bohnenbust, Souschef des Bahnhofes, unter die Räder des nach Biel abgehenden Zuges. Hr. Bohnenbust wollte, wie die „Tagespost“ meldet, den betreffenden Zug, welcher schon ziemlich im Gange war, noch mittelst Signalisiren zum Stehen bringen, was aber nicht sogleich erfolgte; nun sprang er demselben nach und gerieth unter die Räder, welche ihm den Kopf entzwei schnitten.

**Tössthalbahn.** Zwischen Wyla und Tablat wurden, wie dem „Weinländer“ geschrieben wird, am 29. d. Abends auf einem Bahnübergange zunächst der gedeckten Brücke zwei Pferde des Herrn Gujer, Wirth in Turbenthal, von dem nach Winterthur fahrenden Zuge erfasst und getödtet. Der schwerhörige Knecht war, ohne das Nahen des Zuges zu bemerken, bis auf die Bahnlinie gefahren, konnte sich aber noch rechtzeitig retten. Die Barrière sei bis jetzt noch nicht gebraucht worden. Die Waggon der Bahngesellschaft erhielten etliche Contusionen; eine Entgleisung des Zuges fand jedoch nicht statt.

**Jura-Bern-Bahn.** Eisenbahnconductor Geissbühler von Lauperswyl, der am 27. Juli Abends von Biel gegen Bern fuhr, sprang, um nicht von Bern nach seiner Wohnung zurückgehen zu müssen, bei der Worlaufenbrücke von dem Zuge, wurde aber herunter gerissen und auf furchtbare Weise verstümmelt und getödtet.

\* \* \*