

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 16

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Deux années nous séparent donc du moment de l'ouverture de cette grande manifestation pacifique. C'est juste le temps nécessaire pour que tous, gouvernements et particuliers, soient prêts, en se mettant à l'œuvre dès maintenant.

Pour nous, nous avons la ferme espoir que l'appel de la France sera entendu, et que l'Exposition qui se prépare sera digne en tout point de celles qui l'ont précédée.

Un décret inséré à l'*Officiel* du 5 avril nomme M. Krantz, sénateur, membre de la Commission supérieure des Expositions internationales.

* * *

La Dynamite.

Après le terrible accident arrivé dans le port de Bremerhafen (Brême), par suite de l'explosion produite par la machine infernale Thompson, laquelle, comme tout le monde sait, était chargée de dynamite, une grande frayeur s'est emparée non seulement de l'Allemagne, dit la *Nouvelle Presse libre de Vienne*, mais on peut dire de toute l'Europe. Le transport de cet enfant terrible, c'est-à-dire de la dynamite, est devenu non seulement très-difficile mais presque impossible.

Le gouvernement autrichien préoccupé de cet état de chose, a délégué le docteur Charles Beckerheim, capitaine d'état-major de l'artillerie et professeur de chimie, pour étudier la question et pour s'assurer encore une fois si le transport de la dynamite était vraiment dangereux.

Après avoir fait des recherches et de nombreuses expériences, le capitaine Beckerheim est arrivé à la conclusion, que la dynamite par elle-même est la matière explosible la plus sûre pour être transportée qu'aucune des autres matières semblables; qu'il est complètement impossible qu'elle s'enflamme, une fois emballée dans les boîtes en bois, et que si quelque chose arrivait il faudrait l'attribuer à la négligence.

Les chemins de fer Austro-Hongrois ont transporté jusqu'à présent douze millions de kilogrammes de dynamite sans qu'il soit arrivé le moindre accident, et les deux fabriques de Zamky et Presbourg, sans compter tant d'autres, expédient tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'empire plus de cinq millions de kilogrammes sans qu'on ait eu à déplorer aucune perte. En Amérique et en Suède, pays où la dynamite est continuellement employée dans les mines, on a constaté, que, tout en étant plus économique et plus efficace, elle était aussi plus sûre, attendu qu'à tous ceux qui la manipulent journellement, il n'est arrivé jusqu'à présent aucun événement fâcheux. Peut-on dire la même chose de la poudre?

M. I.

* * *

Le Palais de Justice fédéral.

Nous nous sommes informés auprès de Mr. le Syndic de Lausanne si la communication de la commission de la société suisse des Ingénieurs et Architectes concernant le concours pour les plans de ce bâtiment soit bien arrivée à la Municipalité. Nous avons reçu une réponse affirmative et cette autorité s'en occupera dès que la question du Palais de Justice fédéral sera résolue en ce qui concerne le terrain. On ne peut pas ouvrir de concours avant que cette question préalable ne soit tranchée. La Municipalité sera certainement toute disposée à prendre en sérieuse considération les propositions de la société suisse des Ingénieurs et des Architectes pour le concours à ouvrir pour cet édifice.

Le Conseil communal de Lausanne dans sa séance du 7 Avril ne s'est pas encore décidé sur l'emplacement du Palais de Justice.

* * *

Vereinsnachrichten.

Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes.

Notre Société a été réunie le 12 ct. et s'est occupée du projet de règlement sur les concours. Nous avons arrêté un projet de rédaction qui s'écarte peu du projet de Zurich, mais cependant avec quelques variantes; nous vous en communiquerons sous peu le texte, lorsque nous aurions eu le temps de le rédiger.

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Herr Bürkli referirte in der Sitzung vom 12. April über die Verhandlungen der Sitzung der Delegirtencommission des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 8. April in Neuenburg.

Herr Alb. Müller, Architect, hatte eine Ausstellung seiner italienischen Reisetudien veranstaltet und erklärte dem Verein die aufgelegten Originalaufnahmen.

Referat vom Stadtbaumeister Geiser über die Gemüsehalle unter Darlegung des Standpunktes der städtischen Behörden, welche die Gemüsehalle auf den Limmatfluss, der zu dem Ende hin überbaut werden soll, längs dem Schiffequai in Aussicht nehmen. In der Discussion wurden mehrere andere Plätze vorgeschlagen und vom Verein in Form eines Beschlusses mit überwiegender Mehrheit die Ansicht aufgestellt, dass die Limmat nicht überbaut, sondern freigelassen werden möchte.

Im Weiteren wurde die Anregung gemacht, unter den Mitgliedern eine Concurrenz von Projecten für das Placement der Gemüsehalle zu eröffnen, wohl mit Rücksicht darauf, dass bis jetzt noch kein allgemein befriedigendes Project aufgestellt worden sei. Diese Projecte sollen in der Sitzung vom 3. Mai vom Verein beurtheilt werden. Ueber die nähern Bestimmungen dieser Concurrenz in nächster Nummer.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Bern. Die s. Z. vom Bundesrathe aus Sachverständigen niedergesetzte Commission zur Begutachtung des Bauprogramms für das neue eidg. Verwaltungsgebäude hat am 13. d. Mts. ihre zweite Sitzung gehalten und das nun abgeänderte Programm gutgeheissen, so dass nach dessen Genehmigung durch den Bundesrath demnächst die Ausschreibung zur Einreichung von Concurrenzplänen erfolgen kann. Ueber diese letztern wird dann die gleiche Commission als Preisgericht ihr Urtheil abgeben. N.Z.Z.

Zürich. Eine Einsendung im „Winterth. Landb.“ aus Dätwil macht auf die Nothwendigkeit einer Thurcorrection in jener Gegend aufmerksam. Es seien schon vor circa 20 Jahren diessfällige Gesuche an die Regierung abgegangen, bis heute sei aber nichts gethan worden. Mit verhältnissmässig geringen Kosten könnte durch einen kurzen Durchstich eine grosse Strecke Landes gewonnen und gesichert werden. Die Eingriffe der Thur sind in Folge der vorherrschenden nassen Witterung in besorgniserregender Weise fortgeschritten, die Gefahr wird immer grösser und je weiter hinaus die Correction geschoben wird, desto bedeutender werden auch die Kosten. Der Einsender wünscht, es möchte die Regierung die Initiative ergreifen und die technischen Vorarbeiten vornehmen lassen, auf Grund welcher dann allfällige Differenzen zwischen dem Staat und den Gemeinden, resp. Privaten ausgeglichen werden könnten.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 26,2 M. Airolo: 12,5 M. Total: 38,7 M., mithin durchschnittlich per Tag 5,5 M.

Auf der Seite von Airolo ist der regelmässige Gang der Compressoren in Folge des Sturmes unterbrochen worden; ferner wurde der 16. April zur Festsetzung der Tunnelachse verwendet.

Nordostbahn. In Paris wurde am 12. d. zwischen der Direction des Comptoir d'escompte de Paris für dieses und eine Anzahl von demselben vertretenen Bankhäuser und Capitalisten einerseits und einer Abordnung der Direction der schweizer. Nordostbahn andererseits, unter Vorbehalt der Ratification der Verwaltungsräthe, ein Anleihevertrag über effektiv 42 Millionen Franken unterzeichnet, zur Deckung des restirenden Capitalbedarfes der Nordostbahn für den Bau neuer Linien in den Jahren 1876 bis 1881, einschliesslich des Auskaufes der Obligationen von Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Rogensberg.

— Die Schienenverbindung zwischen der Nordostbahn bei Sulgen und den Vereinigten Schweizerbahnen bei Gossau rückt ihrer Vollendung entgegen. Letzter Tage ist die Locomotive von Gossau her bis Hauptweil vorgerückt.

Centralbahn. — Expropriationen für den Rangirbahnhof. — In dem Expropriationsprozeesse, welcher zwischen der Centralbahn und der Stadtgemeinde Basel wegen des Rangirbahnhofs auf dem Wolfelde gewaltet hat, ist vom Bundesrath erkannt worden:

1) Die Centralbahngesellschaft ist pflichtig, an die Stadtgemeinde Basel zu bezahlen: a) für 32 220 □ Land Fr. 28 000, sammt Zins à 5% von Inangriffnahme des Abtretungsobjectes an; b) für Verlust des Weges von der St. Jacobsstrasse aus zum Gottesacker Fr. 6 905, sammt Zins à 5% seit 31. März 1875; c) für Verhinderung der Benützung des Gottesackers vom 21. September 1874 bis 20. Februar 1875 Fr. 1 000, sammt Zins à 5% seit 21. September 1874.

2) Die weiteren Forderungen der Stadtgemeinde sind abgewiesen. — 3) Die Fr. 395. 10 Cts. betreffend Instructionskosten werden aus dem Baarvorschusse der Centralbahn berichtigt; es steht derselben jedoch das Recht zu, einen Viertheil derselben mit Fr. 98. 80 Cts. an der der Stadtgemeinde zukommenden Entschädigungssumme in Abrechnung zu bringen; die aussergerichtlichen Kosten sind wettgeschlagen, u. s. w.