

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 20

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Zu diesem Zweck wurde Herr Oberingenieur Buri in Basel delegirt in der Werkstätte die Probestücke auszusuchen. In seinem Beisein wurden diese Muster gestempelt und dann wurden die Zerreibproben in Gegenwart der Unternehmer, Herr Kantonsingenieur Merian und Herr Oberingenieur Buri durch directe Belastung vorgenommen. Die hierbei gewonnenen Resultate ergaben unter 29 Versuchen für das Walzeisen eine Festigkeit von durchschnittlich 3683 $\frac{kg}{q}$ pro $\square \frac{cm}{m}$ und unter 18 Versuchen für das Nieteisen 4576 $\frac{kg}{q}$ pro $\square \frac{cm}{m}$.

Um die Proben auch noch einmal in Zürich wiederholen zu können, wurden gleichzeitig mit den gewonnenen Probemustern von den gleichen Eisenstücken auch solche für die Festigkeitsmaschine in Zürich angefertigt, jedoch in unserer Werkstätte eine solche Einspannvorrichtung für die Zücher Maschine angefertigt, dass die zu probirenden Probestücke nach ihrer Mittellinie zerreißen mussten. Die in Zürich in der Gegenwart unseres Vertreters angestellten Versuche über Walzeisen ergaben unter 12 Versuchen einen durchschnittlichen Coefficient von 3617 $\frac{kg}{q}$ pro $\square \frac{cm}{m}$.

Dieses ist in Kürze die Darstellung über die stattgehabten Festigkeitsproben, deren Resultate im Speciellen in Händen des Herrn Kantonsingenieur Merian niedergelegt sind und der uns ermächtigt hat zu erklären, dass dieselben bei ihm eingesehen werden können und s. Z. noch ausführlicher veröffentlicht werden.

Gebrüder Benckiser.

* * *

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

Das Protokoll der Sitzung der Delegirtenversammlung des Ingenieur- und Architektenvereins, vom 10. November in Bern, werden wir in nächster Nummer bringen. Es sei hier nur erwähnt, dass bezüglich Deckung des von der Beschickung der Pariser Ausstellung herrührenden Defizits beschlossen wurde, sich an die prämirten Behörden und Gesellschaften um Bewilligung eines Beitrages zu wenden. In Betreff der Wiederholung der Ausstellung in verschiedenen Städten haben sich bis jetzt nur Zürich und Winterthur gemeldet. Zürich will den ganzen Bruttoertrag der Ausstellung dem Schweizerischen Vereine zuwenden, während Winterthur sich vorbehält, einen Theil der Auslagen aus den Einnahmen zu decken und den Ueberschuss nur theilweise dem Verein zu übergeben.

Die Verhältnisse betreff des Vereinsorgans veranlassten eine längere Discussion, welche zu dem Resultate führte, dass die Berichterstattung über diese Angelegenheit einer Commission aus Vertretern des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins und der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker zugewiesen wurde. Als Mitglieder dieser Commission wurden von Seite des Vereins bezeichnet die Herren Prof. Culmann, Architekten Geiser, Koch und Gohl, Ingenieur Probst und Maschineningenieure Lamarche und Weissenbach.

* * *

Zürcherischer Ingenieur- und Architektenverein.

Sitzung vom 6. November. Vorsitz. Herr Ingenieur Bürkli. Anwesend 25 Mitglieder, 1 Gast.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit Mittheilung der zu erledigenden Geschäfte: Wahlen des Vorstandes, des Delegirten, Vorlage der von der Delegirten-Versammlung zu behandelnden Geschäfte und Behandlung einiger kleinerer Traktanden. Von Hrn. A. Agthe war ein Vortrag über sein Kuppelungssystem mittels der Doppelhaken angezeigt. Die Geschäfte wurden mit dem Vortrag des Hrn. Agthe begonnen.

Ehe Herr Agthe auf die Beschreibung seines Systems, das er an Hand von Zeichnungen und Modellen erläuterte, auf welches wir jedoch nicht glauben eingehen zu sollen, da in unsern Spalten schon eine eingehende Beschreibung erschienen ist, eintrat, machte derselbe noch interessante Mittheilungen über verschiedene Systeme, welche erstens den Zweck haben, die Kuppelungsarbeit weniger gefährlich zu machen, und zweitens Zugstrennungen zu verhindern.

Zur Erreichung des erstern Zweckes sollen die Seitenkupp-

lungen, bei denen der Arbeiter nicht nöthig hat zwischen die Wagen zu treten, dienen; es hat diese Frage die Techniker schon vielfach beschäftigt, und hat zu vielen Constructionen Anlass gegeben, welche jedoch meistens für die practische Verwendung viel zu complicirt sind. Die beste ist wohl die von Inspector Becker, bei welcher die Kuppelungsorgane mittels einer Gabel eingehängt werden. Eine Rätchvorrichtung, welche mittelst Umstellung eines Hakens zum rechts und links rätchen eingestellt werden kann, dient zum Anspannen der Schraube. Auch Herr Agthe hat eine ähnliche Kuppelung construiert, welche von der Becker'schen etwas verschieden ist. Unter beiden ist jedoch die Becker'sche Kuppelung durch ihre Einfachheit überlegen. Am einfachsten und für die Arbeiter am gefahrlosesten ist natürlich das Centralpuffersystem, welches in Amerika überall im Gebrauch ist. Es lassen sich mit demselben auch am leichtesten ganz selbstwirkende Kuppelungen vereinigen.

Mit den andern Systemen wird bezweckt, die Zugstrennungen zu verhindern oder wenigstens gegen dieselben grössere Sicherheit zu bieten, als es jetzt mit den Nothketten geschieht. Wie viel Schaden durch solche Zugstrennungen angerichtet wird, mag aus folgender Zusammenstellung solcher Unfälle in Preussen während der Jahre 1871—1873 und 1874 hervorgehen.

Jahre	Personen			Wagenbeschädigungen	
	Zugstrennungen	Getödtet	Verletzt	bedeutend	weniger bedeutend
1871—73	36	23	107	145	154
1874	15	6	72	173	180.

Es wurden von Hrn. Agthe die verschiedenen Systeme der Kuppelungen mit Benutzung der zweiten Schrauben-Kuppelung als Reserve besprochen, die Systeme von Ulenhuth, Buse, sowie die preussische; eine Vergleichung derselben ist unsern Lesern aus der letzten Nummer bekannt.

Oberingenieur Tobler bestätigt die Mittheilungen des Hrn. Agthe über die Nutzlosigkeit der Nothketten bei Zugstrennungen, glaubt jedoch, dass die nach den neuesten Vorschriften der deutschen Eisenbahnverwaltungen hergestellten Kuppelungen ausreichend stark sind, und bei denselben Brüche zu den Seltenheiten gehören. Es sei auch in vielen Fällen gar nicht wünschenswerth, wenn die Kuppelungen so stark gemacht würden, dass sie eine Zugstrennung absolut unmöglich machen, bei Entgleisungen z. B. sei es oft von Vortheil, wenn die Kuppelungen nicht halten. Hingegen ist es sehr notwendig ein Mittel zu besitzen, um die Wagen nach einer Zugstrennung wieder verbinden zu können. Die Centralpuffer wären wohl wünschenswerth, doch lassen sich gegen deren Verwendung bei grossen Geschwindigkeiten auch Einwendungen erheben. Bei grossen Wagen und grossen Geschwindigkeiten ist eine bedeutende Elasticität der Kuppelungen nöthig, welche eher durch das Zweipuffer-System als durch Centralpuffer erreicht wird.

Herr Agthe glaubt, dass die Einführung des Centralpuffers noch lange auf sich warten lassen wird, da die Kosten für die Eisenbahnverwaltungen zu gross werden. Gerade aus diesem Grunde sei jedoch der Doppelhaken zu empfehlen, welcher erstens die Gefahr der Kuppelarbeit verringert und die spätere Anbringung einer Seitenkuppelung nicht ausschliesst. Prof. Culmann weist auf die neueren Bremssysteme hin, welche die Gefahren, die mit einer Zugstrennung verbunden sind, wesentlich verringern, indem beide Theile des Zuges automatisch zum Stillstande kommen, und deshalb bei Einführung der letztern die Reservekuppelung ziemlich überflüssig machen. Nachdem Hr. Agthe betont hat, dass die Hauptsache bleibe, die Zugstrennungen im Allgemeinen zu verhindern, ehe man das Bremssystem in Anspruch nehme, wird die Discussion über diesen Gegenstand geschlossen.

Es folgte die Wahl des Vorstandes und es wurde derselbe aus folgenden Mitgliedern bestellt:

Herr Ing. Bürkli, Präsident, Lamarche, Fried. Locher, Ulrich und Rieder.

Es folgten nun die Mittheilungen über die der Delegirten-Versammlung vorliegenden Tractanden, Pariser Ausstellung und Beziehungen zum Vereinsorgan. Es entspann sich über den letztern Punkt eine lange Discussion, ohne dass jedoch bestimmte Beschlüsse gefasst wurden, da der Verein dafür hält, es können die Delegirten-Versammlungen nur dann ihren Zweck erreichen, wenn die das Vertrauen ihrer Collegen besitzenden

Delegirten auf Grund der gewalteten Discussion nach freier Ueberzeugung stimmen, nicht aber wenn sie durch bestimmte Instructionen der Section gebunden wären. In letzterem Falle müssten ja alle Discussionen im Schoosse der Delegirten-Versammlungen unnütz sein.

Bezüglich der Ausstellung der aus Paris zurückkommenden Pläne wurde beschlossen: Es sei eine solche zu veranstalten und es werde der Verein entsprechend der Forderung des Centralcomites, den Bruttoertrag derselben dem schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein zuwenden.

Herr Architect Koch machte die Mittheilung, dass das Lesezimmer eingerichtet und eröffnet worden sei und theilte ein Reglement mit, welchem wir folgende Punkte entnehmen:

Das Lesezimmer des Zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereins soll seinen Mitgliedern, soweit möglich, Gelegenheit geben, sich mit den neuesten Erscheinungen der Fachliteratur bekannt machen zu können.

Mitglieder dieses Vereins sind:

- a. Alle Mitglieder des Zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereins, sowie
- b. Die übrigen Unterzeichner des im October dieses Jahres in Umlauf gewesenen Lesezimmer-Circulars.

Ausserdem kann

- c. Jedermann nur Lesezimmer-Mitglied werden, der an der Fachliteratur Interesse nimmt, jedoch die Eigenschaften nicht besitzt, Mitglied des Ingenieur- und Architekten-Vereins zu werden.

Die Aufnahme der sub c angeführten Mitglieder geschieht durch Anmeldung beim Präsidenten des Zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereins, begleitet von einer Empfehlung eines Mitgliedes des besagten Vereines.

Die Kosten des Lesezimmers werden im Allgemeinen von dem Ingenieur- und Architekten-Verein getragen, dagegen haben die Nichtmitglieder dieses Vereins einen Beitrag von Fr. 3 per Halbjahr vor auszubezahlen, oder eine noch nicht vorhandene technische Zeitschrift aufzulegen.

Die Beschaffung des Lesestoffes geschieht:

- a. Durch freiwilliges Auflegen von Zeitschriften, Büchern etc. durch die Mitglieder des Lesezimmers und der Redaction der Eisenbahn.
- b. Durch Auflegen neuer Werke durch die Buchhandlungen.
- c. Durch Anschaffungen.
- d. Durch Schenkungen.

Der Ingenieur- und Architekten-Verein übernimmt die Garantie für Ersatz allfällig beschädigter Zeitschriften, Bücher etc., in Fällen, wo der Urheber des Schadens nicht ausgemittelt werden kann.

Das Lesezimmer (der obere kleine Saal auf der Meise) ist täglich geöffnet von 9 bis 12 und 2 bis 6 Uhr, ausserdem am Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag bis Abends 10 Uhr.

Herr Bühler behält sich vor, das Lesezimmer ausnahmsweise für einige Stunden zu schliessen, was jeweilen durch Anschlag (geschlossene Gesellschaft) bekannt gemacht wird.

Schluss der Sitzung um 11^{1/2} Uhr.

Jy.

Submissionsanzeiger.

Canton Zürich.

Bezeichnung: *Eingabe für Bauarbeiten an Gmelin und Weber*, Architekten in Zürich. Grab-, Maurer-, Steinhauer-, Verputz- und Zimmerarbeiten. Pläne und Bedingungen dortselbst.

Canton Luzern.

Termin 1. Dezember. — Bezeichnung: *Schulbaute Winikon* an *Gemeindemann Kaufmann* in Winikon. Zimmer-, Schreiner-, Gypser- und Schlosserarbeiten. Baubeschreibung, Pläne etc. dortselbst.

Canton Bern.

Termin 15. Dezember. — Bezeichnung: *Eingabe für Vermessung der Gemeinde Bangerten* an Gemeindspräsident *Christ. König* oder an Gemeindschreiber *Kocher* in Bangerten (Amt Fraubrunnen).

Termin 20. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Brückenbelag* an die Bauinspektion *Biel*. Belag der Brücke über den Gewerbekanal bei der Spinnerei *Ritter*. Flächeninhalt etwa 120 □^m. Auskunft dortselbst.

Canton Aargau.

Termin 20. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Wührreparatur und Uferschutzarbeiten* an Herrn *H. Märki*, Müller in *Buchs*. Beschrieb der Arbeiten und die Accordbedingungen dortselbst.

Canton Glarus.

Termin 30. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Zimmerarbeiten* an den Präsidenten der Baucommission, *Gallati*, in Glarus. Zimmerarbeiten für die neue Cantonalkrankenanstalt in Glarus. Pläne, Bauvorschriften und Devis im Regierungsgebäude, wo jede weitere Auskunft ertheilt wird.

Canton Baselstadt.

Termin 30. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Schreinerarbeiten* an das *Baudepartement Basel*. Schreinerarbeit in der Schulhausbaute Schützengraben. Pläne und Bauvorschriften auf dem Bureau des Bauinspectors.

* * *

Chronik.

Cantone.

Genf. — Die Arbeiten an der Genfersee-Gürtelbahn sind in vollem Gange und bis Ende 1879 soll die Linie v. St-Gingolph bis Thonon in Betrieb gesetzt werden können.

Luzern. — Die Versteigerung der Linie Rigi-Kaltbad-Scheideck findet den 1. Dezember, Nachmittags 2 Uhr, in dem Gerichtshaus der Stadt Luzern statt.

Eisenbahnen.

Gothardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 30,90^m, Airolo 23,40^m, Total 54,30^m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 7,70^m.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	65,00	60,65	Gute Marken wie:	50,00	—	46,25
Coltness	66,90	60,65	Clarence, Newport etc.	51,25	—	47,50
Shotts Bessemer	79,40	—	f. a. b. in Tees	—	—	—
f. a. b. Glasgow	—	—	South Wales	—	—	—
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	—	—	—
Glegarnock	60,00	55,65	im Werk	—	—	—
Eglinton	56,25	55,00				
f. a. b. Ardrossan	—	—				
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinneil	—	69,40	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Almond	57,50	56,25	der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu			
f. a. b. im Forth	—	—	Fr. 1, 25 angenommen.			

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 162,50	131,25 — 137,50	125,00 — 137,50
" best	181,25 — 187,50	143,75 — 150,00	—
" best-best	187,50 — 203,15	168,75 — 175,00	—
Blech No. 1—20	187,50 — 212,50	193,75 — 200,00	—
" " 21—24	212,50 — 250,00	—	—
" " 25—27	168,75 — —	—	—
Bandeisen	175,00 — 187,50	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr	—	128,15 — 137,50	125,00 — 131,25
franco Birmingham	—	im Werk	im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.			
Australisch (Wallaroo)	Fr.	1675,00	—
Best englisch in Zungen	"	1612,50	—
Best englisch in Zungen und Stangen	"	1725,00	—
Zinn.			
Holländisch (Banca)	Fr.	—	—
Englisch in Zungen	"	1637,50	—
Blei.			
Spanisch	Fr.	375,00	—
Zink.			
Englisch in Tafeln	Fr.	525,00 — 537,50	

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
JOHN E. ICELY, Ingenieur,
26 Plattenstrasse, Fluntern (Zürich).