

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 24

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.

den Canton Zürich Herr Stadtpräsident Dr. Römer das Wort. Dazwischen erklangen Gesänge der Harmonie und des Männerchors Zürich, sowie des Männerchors Enge, dessen Ehrenmitglied der Verstorbene gewesen war. Nach der Leichenfeier in der Fraumünsterkirche bewegte sich der Zug unter Fackelbeleuchtung nach dem Friedhofe der Gemeinde Enge, wo der Verstorbene neben dem Grabe seiner Gattin beerdigt wurde.

† **G. Ott.** — In der Nacht vom 2./3. dies verunglückte unser College Ingenieur und Oberst G. Ott in Bern, indem er, wahrscheinlich in Folge eines Fehltrittes, in den Aarecanal fiel und ertrank. Seine Leiche wurde erst am 6. dies aufgefunden. G. Ott war der Chef der berühmten Brückenbauwerkstätte G. Ott & Co. in Bern, die in Folge ihrer kühnen Bauten in der Schweiz und im Auslande sich eines gerechtfertigten Ansehens erfreut.

† **Friedrich Dieterlé.** — Am 15. November verschied in Wien der Oberinspector der Direction für österreichische Staatseisenbahnbauten, Friedrich Dieterlé, in seinem 54. Lebensjahre am Schlagfluss. Der Verstorbene wird manchem unserer schweizerischen Collegen noch in gutem Andenken sein, da er im Jahre 1856 unter Herrn von Nördlings Leitung als Stellvertreter desselben am Bau der damaligen Oron-Bahn (Lausanne-Freiburg-Bern) mitwirkte. In der gleichen Eigenschaft war er dann von 1857 bis 1870 beim Bau des grossen Centralbahnnetzes in Frankreich thätig und trat sodann mit Herrn von Nördling im Jahre 1870 in den österreichischen Staatsdienst über, wo er sich bis zu seinem Lebensende einer einflussreichen und geachteten Stellung zu erfreuen hatte.

Miscellanea.

Zur Bremsfrage. — Eine für die Einführung von Vacuumbremsen keineswegs zur Empfehlung dienende Nachricht kommt aus Berlin. Laut einer Mittheilung der „Tribüne“ wurde nämlich letzten Sonntag in Folge der plötzlich eingetretenen Kälte der Betrieb auf der dortigen Stadtbahn gestört, da die für die Züge zur Verwendung kommenden Vacuumbremsen eingefroren waren und vor dem Weiterfahren erst wieder aufgethaut werden mussten — In Holland tritt im Mai 1883 ein königl. Decret in Kraft, nach welchem bei Expresszügen, welche mit einer grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren, die Maschinen, Tender, Wagen und Gepäckswagen mit automatischen continuirlichen Bremsen und zwar nach einem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen oder genehmigten System versehen sein müssen; dergleichen sind automatische Bremsen nach vorgeschriebenen oder genehmigten Systemen nach speciellem Auftrag des Ministeriums für öffentliche Arbeiten auch an Maschinen, Tendern, Wagen und Gepäckswagen jener Personenzüge anzubringen, welche selbst mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren.

Electriche Beleuchtung von Eisenbahnzügen. — Auf der Paris-Mittelmeer-Bahn wurden Versuche über die Beleuchtung der Wagen mit Incandescenzlampen gemacht, die zur Befriedigung ausgefallen sein sollen. Der electriche Strom wurde durch eine Gramme'sche Maschine und 30 Faure'sche Accumulatoren erzeugt.

Arlbergbahn. — In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. d. M. hat der Handelsminister eine Vorlage, betreffend die Erhöhung des für den Bau der Arlbergbahn pro 1882 bewilligten Credits von 5500000 fl. auf 7500000 fl. eingebracht. In der Motivirung wird darauf hingewiesen, dass seit Beginn des Jahres 1882 die im Bauvertrage vorgezeichnete Leistung von zusammen 6,6 m Stollenbohrung per Kalendertag wesentlich überholt worden und bisher eine Durchschnittsleistung von ca. 10 m per Kalendertag im Jahre 1882 zu verzeichnen ist. Die unerwarteten Baufortschritte und insbesondere die Mehrleistungen beim Tunnelbau erheischen aber namentlich mit Rücksicht auf die mit dem weiteren Vordringen der Tunnelbauarbeiten steigenden Einheitspreise und die im Vertrage für jeden Tag Zeitgewinn festgesetzten Prämien einen bedeutenden Mehraufwand, für welchen der pro 1882 bewilligte Credit um so weniger ausreicht, als dieser Mehraufwand auch durch die anderweitigen gleichzeitigen Vergebungen erzielten Ersparnisse nicht aufgewogen wird.

Ueber den Fortschritt der Arbeiten im grossen Arlbergtunnel während des Monats October geben folgende Zahlen Auskunft:

	Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge am 30. Sept.	2643,6 m	3306,5 m	5950,1 m
„ „ 31. Oct.	2793,8 „	3450,6 „	6244,4 „
Firststollenlänge „ 30. Sept.	2415,5 „	3118,8 „	5534,3 „
„ „ 31. Oct.	2537,0 „	3288,7 „	5825,7 „

Brückeneinstürze in England. — Am 24. November fand in der Nähe von Bromley an der London-Chatam-Dover-Eisenbahn der Zusammensturz einer alten, die Eisenbahn überschreitenden, gewölbten Wegüberführung statt. Bei einer Revision derselben waren Risse in dem aus Ziegeln hergestellten Gewölbemauerwerk des mittleren Bogens entdeckt worden, dessen sofortiger Abbruch deshalb von dem Aufsichtsbeamten angeordnet und mit Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs, im Uebrigen aber ohne jeden Unfall bewerkstelligt worden war. Am Tage nach Beendigung des Abbruchs der Mittelöffnung stürzte der eine seitliche Bogen ein und erschlug sieben Arbeiter, die sich trotz des an sie ergangenen Verbotes in eine unter diesem Bogen errichtete Hütte begeben hatten. — Der zweite Brückeneinsturz geschah am 27. Nov. bei Turiff in Aberdeenshire im östlichen Schottland. Derselbe wurde veranlasst durch den Bruch eines von den zwei eisernen Hauptträgern einer Strassenunterführung. Der Bruch erfolgte genau in der Mitte des etwa 12 m langen Trägers, nachdem die Locomotive und ein Wagen denselben bereits überschritten hatten. Die folgenden Wagen fielen auf die etwa 4,5 m tiefer liegende Strasse und verhinderten durch vollständige Ausfüllung der Oeffnung den Nachsturz der letzten Wagen des Zuges. Bei diesem Unglücksfall haben fünf Personen das Leben eingebüsst und elf sind schwer verletzt worden.

Ausstellung in Edinburg. — Vom 22. December dieses bis zum 3. Januar nächsten Jahres findet in Edinburg eine Ausstellung von Gemälden, Zeichnungen, Skizzen, Stichen, Photographien und Sculpturen aus dem Gebiete der Architectur statt. Dieselbe wird von dem dortigen Architektenverein veranlasst und organisiert.

Die Ruinen der Tuilerien zu Paris wurden in der am 4. d. stattgehabten Auction von den bekannten Unternehmern Picard & Lapeyre, welche auch die Ausstellungsgebäude von 1878 auf dem Marsfelde gekauft hatten, um 33000 Fr. erstanden. Folgende Theile des abgebrannten Königsschlusses sollen erhalten und, sei es in den Anlagen des Trocadero, sei es im Garten von St. Cloud, aufgestellt werden: die ganze Grundmauer des von Philipp Delorme gebauten Mittelpavillons, sowie die Statuen, die Capitale und 13 Säulen.

Ueber die Hochwasserstände des Rheins werden dem „Schiff“ von augenscheinlich zuverlässiger Seite ausführlichere Mittheilungen gemacht, denen wir Folgendes entnehmen: Regelmässige tägliche Beobachtungen des Cölner Pegels, welcher für die preussische Rheinstrecke als der zur Vergleichung der Hochwasserstände geeignete Hauptpegel betrachtet wird, liegen seit 71 Jahren, seit 1811, vor. Von diesen Jahren hat das gegenwärtige den höchsten Wasserstand von 9,52 m am Cölner Pegel gebracht, welcher über das bisherige grösste Hochwasser dieses Jahrhunderts — 9,34 m im Jahre 1845 — noch um 18 cm hinausgeht. Das arithmetische Mittel aller höchsten Wasserstände seit 1811 beträgt 6,746 m oder 21 Fuss 6 Zoll; während der mittlere Jahreswasserstand nach den 71jährigen Beobachtungen 2,864 m ist. Der gemittelte höchste Wasserstand wurde in 35 Jahren überschritten, in den übrigen 36 Jahren jedoch noch nicht erreicht. Die geringsten Hochwasserstände von 5 m Pegelhöhe und darunter haben sich in 8 Jahren, aussergewöhnlich hohe Wasserstände von 8 m und darüber in 13 Jahren ereignet. Nach einer Zusammenstellung aus den letzten 71 Jahren tritt das Hochwasser des Rheins am häufigsten im Januar ein, dann folgen die Monate Februar, März und December. Der diesjährige aussergewöhnlich hohe Wasserstand im November wurde dadurch veranlasst, dass die im ganzen Niederschlagsgebiet des Rheines und seiner Nebenflüsse gefallenen starken Schneemassen plötzlich mit Regen abgingen, wodurch der bereits durch anhaltende Regengüsse im Herbst d. J. sehr angeschwollene Strom zu der ganz ausserordentlichen Höhe von 9,52 m am Cölner Pegel anwuchs. Man kann annehmen, dass bei diesem Hochwasserstande im Rheinstrome annähernd 6200 bis 6800 m³ oder etwa 20000 bis 22000 Cubikfuss Wasser in jeder Secunde abfliessen.

Universitätsgebäude in Strassburg. — Von den neuen Universitätsgebäuden in Strassburg sind im letzten Monat das chemische, physikalische und botanische Institut bezogen worden. Die Eröffnung des allgemeinen Collegiengebäudes wird voraussichtlich im nächsten Jahr stattfinden.

Häusereinsturz. — In Folge der Rheinüberschwemmungen sind in Bodenheim bis jetzt 32 Häuser, in Laubenheim 2 und in Nackenheim 16 Häuser eingestürzt. In letzterem Orte müssen ausserdem noch 25 niedergelegt werden.

Ausstellungszeitung. — Die vor 14 Tagen herausgekommene erste Nummer des officiellen Organs der schweiz. Landesausstellung in Zürich enthält in eleganter Ausstattung eine Reihe werthvoller Aufsätze über das Ausstellungswesen und mehrere hübsche Illustrationen. Diese unter der trefflichen Redaction von Herrn Hardmeyer-Jenny stehende Zeitschrift empfiehlt sich von selbst allen Denjenigen zum Abonnement, die sich für das Ausstellungswesen überhaupt und insbesondere für unsere Landesausstellung interessieren.

Theaterbrände. — Am 6. dies brannte das Alhambra-Theater in London vollständig nieder.

Eidg. Anstalt zur Prüfung der Festigkeit von Baumaterialien. — Nachdem der Ständerath am 6. d. bei der Berathung des Budgets den Beitrag an die eidg. Anstalt zur Prüfung der Festigkeit von Baumaterialien von 7000 auf 5000 Fr. reducirt hatte, fasste die am 10. d. in Bern versammelt gewesene Delegirtenversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins einmüthig den Beschluss, eine Eingabe an den Nationalrath zu richten, in welcher dringend um Wiederherstellung des früheren Beitrages ersucht werde. Die Delegirtenversammlung war von der Nothwendigkeit einer gehörigen Unterstützung dieser Anstalt namentlich mit Rücksicht auf die bevorstehende Landesausstellung so durchdrungen, dass sie, trotz der geringen Mittel, über welche der Verein zu verfügen hat, einen Beitrag von 1000 Fr. für die Prüfung schweizerischer Bausteine aussetzte. Wie wir soeben erfahren, hat der Nationalrath dem Gesuche der Delegirtenversammlung entsprochen und den Credit der Anstalt wieder auf 7000 Fr. normirt. Hoffentlich wird der Ständerath in der zweiten Berathung nunmehr dem nationalrätlichen Beschlusse beistimmen!

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

Die Norm für die Honorirung architectonischer Arbeiten

ist in einer neuen Auflage in handlicherem Formate gedruckt worden und kann in der Verlagshandlung von Orell Füssli & Co. in Zürich bezogen werden.

Der Actuar des Centralcomites:
A. Geiser.

Section de Fribourg.

Je ne saurais mieux donner une idée exacte de l'activité de notre section, pendant l'année 1882, qu'en mettant sous vos yeux un résumé de l'intéressant rapport annuel, dont notre président, M. l'ingénieur cantonal Gremaud, nous a donné lecture dans la réunion générale de la section fribourgeoise, le 29 octobre 1882.

Rappelant l'existence d'une section fribourgeoise d'ingénieurs, pendant la construction de la ligne d'Oron, société qui fut dissoute en 1865—1866, notre président ne peut s'empêcher de reconnaître là le manque de persévérance qui caractérise bon nombre d'entreprises utiles, mais si passagères chez nous!

Espérons que la société ressuscitée aura la vie plus longue que sa devancière!

Depuis ma dernière correspondance, du 14 janvier 1882, notre section a eu 13 séances fréquentées en moyenne par dix à quinze membres.

Nous avons à enregistrer avec reconnaissance les subsides qui nous ont été accordés par différentes autorités et sociétés en vue de l'exposition nationale de Zurich en 1883. Ainsi nous avons reçu:

de l'Etat de Fribourg	1500 fr.
de la commune de Fribourg	200 „
de la commune de Bulle	80 „
de la société d'agriculture	100 „

Grâce à ces concours aussi efficaces que généreux, nous espérons figurer convenablement à l'exposition précitée. C'est vers ce but que se sont principalement dirigés nos efforts pendant cette année.

Relativement à l'exposition des matériaux de construction, l'assemblée des délégués de la société suisse, tenue à Berne le 10 courant, a décidé que les sections prennent l'initiative de cette branche de l'exposition, si importante pour la société. Nous croyons devoir rappeler ici ce qui a été fait à ce sujet par notre section.

Dès que l'exposition de Zurich fut décidée, notre société résolut d'y prendre une part active. Elle se subdivisa en différents groupes. Le groupe chargé des matériaux de construction dressa un état des principales carrières du canton et adressa aux carriers une circulaire pour leur exposer le programme de l'exposition. En outre, les carrières furent visitées par une délégation du groupe qui fournit à cette occasion de nouveaux renseignements aux propriétaires des carrières et leur fit comprendre les avantages qu'ils retireraient de l'exposition. Tous les carriers répondirent à l'appel et s'engagèrent à nous fournir les objets demandés.

Quant aux frais d'essais, relativement élevés, notre section a dû, pour s'assurer le concours des carriers, prendre à celle la moitié de ces frais et pour certains carriers même la totalité.

En somme cette branche de l'exposition, la plus importante pour nous est en bonne voie pour ce qui concerne notre canton. Tous les échantillons destinés à l'essai ont été adressés à M. l'architecte Koch à Zurich, chef du groupe n° 18.

Indépendamment des travaux de l'exposition, nous avons encore trouvé le temps de nous occuper de différentes autres questions techniques. Ainsi, nous avons entendu M. l'architecte Fraisse nous faire une relation intéressante au sujet des molasses de Fribourg, leur composition et les moyens proposés par un chimiste distingué pour en augmenter la résistance.

M. Aug. Fragnière donna un aperçu sur le système pénitentiaire et spécialement les maisons de détention de Zurich.

Nous avons encore entendu de lui un court résumé historique sur les mosaïques employées comme pavements et comme décoration murale.

M. Gremaud, ingénieur cantonal, nous a entretenu de l'éboulement d'Elm au sujet duquel s'est engagé une intéressante discussion touchant les causes de cet accident et les moyens pratiques d'en prévenir le retour. Nous avons encore eu de lui d'intéressantes communications géologiques et une description de l'endiguement de la Mortivue, torrent traversant le village de Semsales.

Notre section a discuté dans plusieurs séances la classification des briques et autres matériaux de construction. M. l'ingénieur Herzog, dans son rapport sur cette question, propose d'adopter les dimensions suivantes comme type normal pour les grandes briques de construction:

250 × 120 × 60 mm
300 × 145 × 60 „

Un certain nombre de membres de la section, surtout les entrepreneurs préfèrent la plus grande liberté, attendu que chaque dimension peut trouver son application utile. Ils n'attendent pas grands avantages d'une réglementation qui resterait illusoire. Cependant après une longue discussion la majorité adopte les conclusions du rapport de M. Herzog. Quant aux autres briques qui peuvent être demandées de toutes dimensions et de toutes formes, liberté complète.

Pour les fers et aciers, la Suisse étant complètement tributaire de l'étranger nous ne voyons pas bien comment une classification proposée par des ingénieurs suisses pourrait s'imposer aux grandes usines de l'Angleterre, de France et de l'Allemagne. C'est pourquoi, sur les propositions fermes et concluantes de M. l'ingénieur Mons, rapporteur pour cette question, on propose simplement de ne pas entrer en matière.

Ces décisions ont été communiquées au comité central de la société suisse des ingénieurs et architectes.

En décembre 1881 nous avons été invités à assister au banquet annuel de la société bernoise des ingénieurs et architectes. Quelques membres ont répondu à cette invitation et sont revenus enchantés de la bonne réception qui leur a été faite par leurs collègues de Berne. Aussi lors d'une course organisée par la même section dans le courant de Mai au pont du Schwarzwasser la délégation de Fribourg fut-elle encore plus nombreuse que la première fois. Dans cette belle journée nos collègues de Berne nous donnèrent une nouvelle preuve de leur hospitalité proverbiale.

Notre section a accordé un subside de 30 fr. en faveur de la fondation *Culmann* et un autre subside de 25 fr. à la société économique de notre ville pour un concours de mémoires en vue de l'introduction de l'industrie à Fribourg.

Quant au premier subside, nous devons ajouter que la modicité extrême de nos ressources ne nous a malheureusement pas permis de faire davantage pour la mémoire du savant, trop tôt arraché à la science, du professeur distingué, dont un grand nombre d'entre nous ont entendu les leçons.

Fribourg, 12 décembre 1882.

Ag. F.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht:

Als technischer Director einer grossen Fabrik ein Chemiker, der mit der Alkoholfabrikation (deutsche Methode) vertraut ist. (319)

Ein junger Ingenieur, der gut englisch und französisch versteht, zum Uebertragen technischer Berichte. (320)

Auskunft erteilt:

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

Hierzu eine Beilage von Carl Schleicher & Schüll, Düren. (4042)