

Objekttyp: **AssociationNews**

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

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

Heft 9

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

aufsätzen immer nicht befreunden, die steinerne Variante und das Geländer sind ebenfalls nicht gelungen.

Aus obigen Auseinandersetzungen geht hervor, dass die Expertencommission den drei Eingaben folgende Rangordnung anweist:

1. Schmid, Philipp Holzmann & Benckiser.
2. Locher & Ott.
3. Gubser & Näf.

Genehmigen Sie etc.

Zürich, den 20. Februar 1882.

G. Bridel. L. Tetmajer. Th. Weiss. F. Bluntschli.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein. Section Zürich.

Versammlung am 1. Februar 1882.

Anwesend: 17 Mitglieder, 1 Gast.

Vorsitz: Herr Präsident Bürkli-Ziegler.

Nach Erledigung einiger Vereinsgeschäfte erhält das Wort:

Herr Architect *Alex. Koch* zur Besprechung der im Laufe des Nachmittags im Locale des Herrn Ofenfabrikant Breitingen vorgenommenen Belastungsproben sogenannter Hourdis-Gewölbe, System Laporte. Mit Rücksicht auf einen demnächst in diesem Blatte zu veröffentlichenden ausführlichen Bericht des Herrn Vortragenden über diese Gewölbe und die damit angestellten Versuche kann hier von einer Wiedergabe dieses Referates Abstand genommen werden. Die Discussion war in Betracht der Neuheit des Gegenstandes nur eine kurze.

Von Herrn Architect *F. Brunner* wurde mitgeteilt, dass die Ausfüllung der Gefache zwischen den I-Schienen sich bei Anwendung der gehörigen Vorsichtsmassregeln auch sehr gut mit Gypsguss und Tuffsteinen bewerkstelligen lasse und dass eine solche Decke auch nicht so theuer sei.

Der Herr *Vorsitzende* zeigt und bespricht sodann noch ein neues Universalreisszeug von der Firma Wissmann & Wallegg in Frankfurt a/M., mit dessen Reissfedern namentlich sehr schöne und complicirte Schraffirungen ausgeführt werden können und es wird von Ingenieur *Waldner* bestätigt, dass mit denselben auf der letztjährigen Frankfurter Ausstellung sehr gut manipulirt worden sei; leider stehe der hohe Preis von Fr. 250 für das vollständige Reisszeug seiner allgemeinen Verbreitung wohl im Wege.

Hierauf Schluss der Sitzung.

K.

Versammlung vom 15. Februar 1882.

Anwesend: 21 Mitglieder, 2 Gäste.

Vorsitz: Herr Präsident Bürkli-Ziegler.

Erstes Tractandum der Sitzung ist ein Vortrag von Herrn *Huber-Werdmüller* über die *Waldenburger Bahn*. — Nach einem kurzen historischen Rückblick auf die verschiedenen Phasen, die dieses Unternehmen bis zu seiner endlichen Verwirklichung im Jahre 1879/80 durchlaufen hat, werden von Herrn Vortragenden die Details der Anlage geschildert. Es ist die Bahn fast durchgehend auf der bestehenden Poststrasse von 8 m ursprünglicher Breite, die dadurch für den gewöhnlichen Verkehr auf 5,4 m reducirt wird, angelegt; sehr selten musste die Bahnlinie wegen zu starker Steigung der Strasse von der letzteren getrennt werden. Als Minimalradius kam 60 m, als Maximalsteigung 3% zur Anwendung. Die Spurweite ist 0,75 m, die Schwellenlänge 1,35 m. Die Schienen sind von Stahl, wiegen 15 kg per m und sind mittelst sogenannter tire-fonds auf den Schwellen befestigt. Der nach Ansicht des Hrn. Redners etwas zu schmale Schienenfuss erklärt die unzureichende Stabilität des Geleises hinlänglich. Die Einmündung in Liestal in den dortigen Bahnhof erfolgt mittelst zweier besonderer Schienen ohne Anstand in das Geleise der Centralbahn. Die Bahn liegt nur beim Passiren von Ortschaften in genau gleicher Höhenlage mit der Strasse, sonst durchwegs etwas höher als der Strassenkörper, so dass ein kleiner Graben zwischen Bahn und Strasse besteht. — Die Locomotivfabrik Winterthur hatte den gesammten Bau und Lieferung des rollenden Materials übernommen. Als Maschinen sind Tenderlocomotiven mit zwei gekuppelten Achsen vorhanden. Im Weiteren werden die Details der Personen- und Güterwagen beschrieben und durch Vorweisung von Zeichnungen erläutert.

Die kilometrischen Baukosten der Bahn haben incl. Beschaffung des rollenden Materials ca. 32 700 Fr. betragen, worunter ein Posten von nur Fr. 1000 für Expropriation, Fr. 22 800 für den eigentlichen Bahnbau und Fr. 6800 für rollendes Material etc., es betragen daher die Totalkosten der Bahn bei 12,53 km Baulänge ca. 409 000 Fr. Vergleicht man hiermit die Kosten anderer, als normalspurige Vollbahnen ausgeführter Linien, z. B. Effretikon-Wetzikon und Wohlen-Bremgarten, mit ähnlichen Verhältnissen, welche per km Fr. 149 000—156 000 betragen haben, so tritt der grosse Vortheil derartiger schmalspuriger Localbahnen (falls eine passende Strasse zur Benutzung vorhanden) in finanzieller Beziehung zur Evidenz hervor und wird dies auch

durch die Betriebsergebnisse dieser Linien bestätigt. — Der Betrieb der Waldenburger Bahn gestaltet sich überhaupt sehr einfach, der Dienst auf den Zwischenhaltstellen wird durch Wirthe und sonstige interessirte Anwohner der Linie ohne besondere Entschädigung besorgt und ist die Zahl des wirklich angestellten Bahnpersonals auf's Aeusserste eingeschränkt. — Als Einnahmeüberschuss ergab sich im Jahre 1881: Fr. 18 300, wobei jedoch eine Verzinsung des Anlagecapitals nicht gerechnet ist.

In der sich anschliessenden Discussion wird allgemein die Zweckmässigkeit solcher billigen Localbahnen unter ähnlichen Verhältnissen anerkannt, wenn auch im Einzelnen manche allzuknappe Ausführungen an der Waldenburger Bahn gerügt werden.

Es folgt hierauf als zweites Tractandum ein sehr interessanter Vortrag von Herrn Professor *Heim* über das *Montblanc-tunnel-project*, insbesondere im Vergleich mit dem *Simplonproject*. Es werden unter Vorweisung zahlreicher Pläne und Gesteinsproben zunächst die geologischen Verhältnisse des Montblanc-tunnels geschildert und hervorgehoben, wie die sogenannte galerie sous-vallée, welche sich als Fortsetzung des in gerader Linie das Montblancmassiv unterfahrenden Haupttunnels darstellt und in vielfach gekrümmter Bahn rechtsseitig des Dora-Thals von Courmayeur bis Pré St-Didier hinzieht, gewisse Schwierigkeiten bieten wird, da hier grössere Partien von Gyps- und Anhydritlagern durchfahren werden müssen. Auch sind auf dieser Strecke bedeutendere Wasserinfiltrationen zu befürchten, da der Tunnel nur in geringer Tiefe unter den Schuttmassen liegt und ist das Versiegen zahlreicher werthvoller Mineralquellen durch den Tunnelbau mit Sicherheit vorauszu- sehen. — Von grossem Interesse und Wichtigkeit für die Bauausführung des Haupttunnels sind auch die im Innern des Berges zu erwartenden Temperaturen. Unter Bezugnahme auf die Untersuchungen und Berechnungen von Dr. Stapff und sonstige in dieser Hinsicht vorliegende Erfahrungen wird von Herrn Prof. Heim die Temperatur im Montblanc-tunnel von im Minimum 30° C. bis im Maximum auf über 50° C. geschätzt. Beim Simplon würde dieselbe im Maximum 36—37° betragen, während sie beim Gotthard auf 30,75°, beim Mont Cenis auf 29,5° stieg. Jedenfalls ist diese Temperatur nicht allein eine Function der verticalen Tiefe unter der Erdoberfläche, sondern hängt im Wesentlichen von der jeweiligen Configuration der Gebirgsoberfläche ab. Auf eine Anfrage aus der Versammlung über die bezüglichen Erfahrungen in den Comstock-Minen (Newada, Nordamerika) wird vom Herrn Redner Auskunft dahin gegeben, dass dort Temperaturen von 60° C. vorkommen, wobei eine Arbeit nur auf sehr kurze Zeit und mit den schlimmsten Folgen für die Gesundheit der Betreffenden möglich ist. Im Heizraum von Dampfern in den tropischen Gegenden sollen Temperaturen von 68° C. vorkommen.

Ingenieur *Waldner* ergänzt die Angaben über die Comstock-Minen dahin, dass bei 42,2—46,7° dort gewöhnlich gearbeitet wird, ausnahmsweise noch bei 55,5°. Bei 54,1—57,2° wird die Arbeit in der Regel eingestellt.

Der Herr *Vorsitzende* erwähnt hierauf, nach Verdankung der beiden Vorträge, eines Schreibens an das Präsidium von Herrn Lommel, ehemaligem Oberingenieur der Simplonbahn, das Veranlassung gab, die von den früheren Ausstellungen her bekannten Pläne des Simplonprojectes nochmals heute im Saale auszustellen. Es werden bekanntlich von Herrn Oberingenieur J. Meyer, wahrscheinlich veranlasst durch die Concurrenz des Montblancprojectes, demalen Studien über eine Herabminderung des Bahngeländes der südlichen Zufahrtsrampe auf 12,5‰ gemacht, während das Lommel'sche Project mit 23—24‰ tracirt ist. Herr Lommel spricht sich in seinem Schreiben sehr entschieden gegen diese Bemühungen aus, ein derartiges Tracé wird nach seiner Ansicht sehr viel mehr kosten und dabei doch im Betrieb nur geringe Ersparnisse bringen.

Ingenieur *Waldner* gibt noch weitere Auskunft über die den Tunnel betreffenden Verhältnisse, ohne jedoch auf die von Herrn Lommel bezüglich der neuen Tracé-Studien geäusserten Befürchtungen, die er nicht theilt, einzutreten. Er legt die verschiedenen von Herrn Lommel mit Rücksicht auf die Simplonbahn verfassten Aufsätze und Broschüren der Versammlung vor. Unter Anknüpfung an die Stapff'schen Formeln über die Temperatur im Berginnern hebt der Redner hervor, dass bei den neuen Studien für die Simplonbahn hinsichtlich des grossen Tunnels das Bestreben dahin gehe, durch Verlegung der Axe aus dem Massiv des Berges heraus, die zu erwartenden Temperaturen herabzumindern und glaube er, dass es jedenfalls möglich sein werde, diese Schwierigkeit zu überwinden.

Hierauf Schluss der Sitzung.

K.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht:

- Ein Zeichner (Maschineningenieur) nach Paris. (271)
- Ein Maschineningenieur mit Kenntnissen in der Metallurgie zur Leitung der Giesserei und des Walzwerkes eines schweizer. Etablissements. (272)
- Ein junger Maschineningenieur mit einigen Jahren Praxis und der womöglich die Papierfabrikation kennt. (274)

Auskunft ertheilt:

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

Hierzu eine Beilage von *Carl Schleicher & Schüll, Düren*. (3926)