

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 5/6 (1885)
Heft: 2

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La rupture d'un essieu n'est pas un cas bien rare à cette saison; cependant un accident aussi grave, survenu dans des conditions aussi complètes de sécurité apparente, peut donner à réfléchir. Les partisans de la séparation absolue des deux voies d'une même ligne se sont déjà emparés d'un exemple aussi concluant. E.

Eisenbahn-Unfall bei Seebach. Am 8. dies, Vormittags 8 1/2 Uhr, fand auf der Strecke Kloten-Oerlikon bei Zürich ein Zusammenstoss zweier Eisenbahnzüge statt, der glücklicher Weise ausser der Verletzung eines Bremsers, der Beschädigung einer Locomotive und der Zertrümmerung mehrerer Wagen keine weiteren übeln Folgen hatte. Der Vorgang war folgender: Ungefähr 1 km von Oerlikon in der Richtung nach Kloten befindet sich die Abzweigung der Linie Seebach-Regensdorf-Wettingen. Der um 6 h 15 m von Wettingen auf dieser Linie nach Zürich abgehende Zug Nr. 421 sollte die Station Seebach, welche einige 100 m vor der Bifurcationsstelle liegt, um 7 h 18 m erreichen. Dort wird die Locomotive umgestellt und der Zug rückwärts über die Abzweigung hinaus in die Linie Kloten-Oerlikon geschoben, worauf derselbe sich vorwärts in der Richtung nach Oerlikon bewegt, wo er um 7 h 25 m ankommen soll. Um 7 h 20 m geht der Zug Nr. 102, welcher Winterthur um 6 h 35 m verlassen hat, von der Station Kloten ab, um Oerlikon um 7 h 34 m zu erreichen. Nun scheint, wie dies hie und da vorkommen soll, der Wettinger-Zug verspätet gewesen zu sein und als derselbe die Bifurcationsstelle überschritten hatte, brauste der von Kloten her kommende Winterthurer-Zug mit voller Dampfkraft heran und rannte in die letzten Wagen des Wettinger-Zuges hinein, obschon die Signal-scheibe auf „Halt“ gestanden sein soll.

Die Zerstörung war eine bedeutende: Der hinterste Wagen des Wettinger Zuges wurde vollständig zerschmettert, die folgenden Wagen stark beschädigt, ein Personenwagen mit sechs Passagieren umgeworfen und eingedrückt, so dass die, merkwürdiger Weise nicht stark beschädigten Insassen durch die Fenster herausgezogen werden mussten. Fast grösser war die Beschädigung des auffahrenden Zuges, auf welchem sich der verletzte Bremsler befunden hatte. Die Locomotive und mehrere nachfolgende Gepäck-Wagen wurden mehr oder weniger stark beschädigt, während die am Ende des Zuges befindlichen Personenwagen mit ihren Insassen unversehrt blieben. Die Stelle des Zusammenstosses liegt auf einem etwa 5 m hohen Damm, über den ein Wegübergang führt. Die Strecke hinter Kloten bis zur Bifurcation liegt auf eine Länge von mehr als einem Kilometer in einer geraden Linie und steigt an, so dass es auffallen muss, dass der Locomotivführer den die Abzweigungsstelle passirenden Wettinger-Zug nicht gesehen haben soll. Der Locomotivführer behauptet indess, der Rauch der Locomotive habe ihn am Sehen gehindert und das Signal sei erst auf „Halt“ gestellt worden, als er dabei vorübergefahren sei, so dass trotz Contredampf und sofortigen Bremsens der Zug nicht mehr aufzuhalten gewesen sei.

Honigmann'sche Locomotiven. Vor etwa einem halben Jahr machte die Nachricht, dass im grossen Gotthardtunnel Honigmann'sche Locomotiven zur Verwendung gelangen werden, die Runde durch eine Reihe von Zeitungen. Was damals an dieser Mittheilung richtig war, beschränkt sich darauf, dass Herr Honigmann mit der Direction der Gotthardbahn behufs Ausführung von Probefahrten mit seiner Locomotive in Unterhandlung getreten ist. Wie weit diese Unterhandlungen gediehen sind, wissen wir nicht, dagegen mag es interessant sein zu vernehmen, wie die Leistungsfähigkeit der Honigmann'schen Locomotiven in Fachkreisen beurtheilt wird. Ein Anhaltspunkt hiefür wird durch einen Vortrag, den Director Lentz aus Düsseldorf in der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute über diesen Gegenstand gehalten hat, gegeben. Herr Lentz sprach sich dahin aus, dass die Honigmann'sche Aetznatronlocomotive, welche in letzter Zeit so viel Aufsehen gemacht habe, in der Praxis der Schwierigkeit begegnen werde, dass sie eine zu grosse Heizfläche erfordere. Beispielsweise müsste eine sechsrädrige Gotthardlocomotive von 120 m² Heizfläche, durch eine Honigmann'sche ersetzt, eine Heizfläche von 480 m² haben und damit zu einem Ungeheuer anwachsen, das höchstens sich selbst fortschleppen könnte. Auch die Betriebskosten seien im Vergleich zur Krafterleistung zu gross. Wir reproduciren diese Aeusserung unter allem Vorbehalt und würden sehr dankbar sein, wenn uns von massgebender Seite mitgetheilt würde, ob die von derselben unternommenen Studien über diese neue Erfindung zu ähnlichen Resultaten geführt haben.

Schrittlängen. Im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover theilte Prof. Jordan mit, dass er seit 1873 die Länge des Schrittes von 256 Studirenden der technischen Hochschule zu Carlsruhe und Hannover bestimmt habe. Die Längen wurden durch Abschreiten einer ebenen

horizontalen Strecke von 200 bis 300 m gewonnen. Der kleinste Schritt war 67, der grösste 97 cm; am häufigsten kam der von 78 cm vor, Schritte über 87 und unter 76 cm fanden sich nur sehr selten. Das Mittel aus den 256 Beobachtungen war 80,7 cm, welcher Werth nach der Ausgleichungs-Rechnung einen mittleren Fehler von $\pm 4,47 \text{ cm} = 5,5\%$ enthält. Ist also in der Ebene eine Länge von einer Person unbekanntem Schrittmasses abgesehen, so kann man die Länge auf ungefähr 5% genau bestimmen, wenn der Schritt zu 80 cm angenommen wird. Im Ferneren hat Prof. Jordan die eigenthümliche Bemerkung gemacht, dass die Länge des Schrittes derselben Person mit wachsendem Alter abnimmt und zwar fiel dieselbe beispielsweise von 81 cm im Jahre 1873 auf 76 cm im Jahre 1884.

Griechische Eisenbahnen. In Ergänzung unserer kürzlichen Mittheilung, dass das Schmalspursystem in Griechenland anfangs immer mehr Boden zu fassen, wird gemeldet, dass eine Gruppe von Banken, an deren Spitze das Comptoir d'Escompte in Paris stehe, der griechischen Regierung das Anerbieten gemacht habe, das ganze Netz der für Griechenland projectirten Bahnen schmalspurig auszubauen gegen Garantirung einer fünfprocentigen Rente des hiezu benöthigten Baucapitals von 110 bis 120 Millionen Franken. Der Bau soll mit Anfang dieses Jahres in Angriff genommen und innerhalb 4 bis 5 Jahren vollendet werden.

Suez-Canal. Laut den Beschlüssen der internationalen Conferenz, die kürzlich in Port Said tagte, wird der Suez-Canal von Port Said bis Ismailia auf die doppelte Breite erweitert, von Ismailia bis Suez hingegen wird ein zweiter, westlich vom ersten gelegener Canal angelegt.

Ungarische Eisenbahnen. Eine neue ungarische Translinie soll durch den Bau der Eisenbahn von Szeged (Marmaros) nach Suczawa in der Bukovina hergestellt und dadurch die kürzeste Verbindung zwischen Budapest und Odessa erzielt werden.

Necrologie.

† **C. Schwatlo.** Am 24. December starb zu Charlottenburg bei Berlin der Regierungsbaurath Professor C. Schwatlo, geboren am 19. Juni 1831 zu Hermsdorf in Ostpreussen.

† **Jean Antoine Idrac.** Am 28. December starb in Paris der talentvolle, erst 35 Jahre alte Bildhauer Idrac.

† **Franz Henggeler.** Am 6. dies ist Ingenieur Franz Henggeler, technischer Leiter und Antheilhaber der Maschinenfabrik Landquart (G. e. P. No. 244), auf eine fürchterliche Weise um's Leben gekommen. Er wurde von einem Kammrad der Turbine erfasst und von demselben förmlich in Stücke gerissen, so dass der Tod unmittelbar erfolgte. Der so plötzlich aus der Mitte seiner Familie und seiner zahlreichen Freunde geschiedene College hatte seine Studien in den Jahren 1857 bis 1860 an der mechanisch-technischen Schule des eidg. Polytechnikums in Zürich gemacht und ist, bevor er nach Landquart übersiedelte, längere Zeit als Director der grossen Spinnerei Felsenau bei Bern thätig gewesen. Er starb im Alter von 44 Jahren.

† **Otto Drossel.** Am 6. dies Abends 8 1/2 Uhr ist Ingenieur Otto Drossel in Aarau im Alter von blos 41 Jahren plötzlich an einem Hirn-schlag gestorben.

† **F. J. Eggenschwyler.** Am Vormittag des 8. dies verschied nach längerem Leiden im Alter von 47 Jahren Herr Franz Eggenschwyler, Oberamtmann in Balsthal, Mitglied der G. e. P. Seinem Beruf als Förster lag er nur kurze Zeit ob, indem er schon im Jahre 1861 auf den Posten berufen wurde, den er bis zu seinem Tode inne hatte. Mit seltener Pflichttreue, Umsicht und Thatkraft verband Eggenschwyler eine ausserordentliche Bescheidenheit und Herzengüte. Der Canton Solothurn verliert in ihm einen seiner tüchtigsten Beamten, der Bezirk, dem er vorstand, noch mehr — einen stets bereiten Berather und Freund. R. M.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein Winterthur.

Bericht über die Vereins-Saison 1883—84.

Ueber die Thätigkeit unseres nur im engen Kreis bescheiden wirkenden Vereins wurde zum letzten Mal in Bd. II, Nr. 9 und 10 der

„Schweiz. Bauzeitung“ Bericht erstattet und es bekennt der Referent reumüthig seine Schuld an dem langen Stillschweigen. Glücklicherweise hat dieses einer lebhaften Theilnahme aller Mitglieder an den zwanglosen Versammlungen des Vereines keinerlei Abbruch gethan, und so ist letzterer die gern besuchte Vereinigung der Techniker unserer Fabrikstadt geblieben, wo neben wissenschaftlichem Streben in echt collegialem Verkehr nach gethener Arbeit auch dem Humor sein Recht wird.

Nachstehend das Verzeichniss der im Verein gehaltenen Vorträge und erstatteten Referate:

18. Oct. 1883 Hr. Ing. *Keller* und Hr. Prof. *Stammbach*: Ueber den Einsturz der Brücke bei Rykon-Zell.
2. Nov. „ Hr. Ing. *R. Hoffmann*: Die Westinghouse-Bremse und Hr. Ing. *J. Weber*: Ueber die Klose'sche Dampfremse; Discussion über Heberlein- und andere Bremsen.
16. Nov. „ Hr. Präsident *Hirzel-Gysi*: Ueber die Vollendungs-Arbeiten und Erfahrungen beim Bau des Arlberg-Tunnels.
30. „ „ Hr. Ing. *O. Bosshard*: Das Rieter'sche Brems-Dynamometer.
13. Dec. „ Hr. Ing. *Kjelsberg*: Ueber Natron-Dampfkessel und -Maschinen.
10. Jan. 1884. Hr. Prof. *Müller*: Festigkeitsberechnung unsymmetrischer Balken. — Hr. Ing. *Schübeler*: Reibung von Lederpackungen. — Hr. Ing. *Gams*: Maximalgeschwindigkeit für Riementriebe.
24. „ „ Hr. Prof. *Wolff*: Ueber Vervielfältigungsverfahren.
14. Febr. „ Hr. Prof. *Müller*: Ueber Rauchverbrennung.
21. „ „ Hr. Dom. *Corti*: Ueber Backsteinfabrication.
6. März. „ Hr. Ing. *Gams*: Die Untersuchung von Dampfmaschinen.
19. „ „ Hr. Ing. *Blum*: Ueber Flüssigkeitsmesser (Blum's Patent) und über Anwendungen der Electricität.
4. April „ Hr. Ing. *J. Weber*: Die Locomotivstärke als Mass für die Einführung der „Metertonne“ als Mass für die Arbeitsleistung von Maschinen überhaupt angeregt und befürwortet. — Hr. Ing. *Gams*: Neuere Formeln für Riementriebe.
17. „ „ Hr. Ing. *Gams*: Ueber die Central-Dampf-Station der New-York Steam Cie.
1. Mai „ Hr. Ing. *Liechti*: Die Fabrication der condensirten Milch.
15. „ „ Hr. Ing. *D. Ziegler*: Die Fabrication transatlantischer Telegraphen-Kabel.
29. „ „ Hr. Ing. *D. Ziegler*: Die Legung des Siemens-Kabels zwischen Irland und Halifax.
- (Sommer-Ferien.)
23. Oct. „ Hr. Director *Kreuser*: Das Bower-Barff'sche Inoxydations-Verfahren und seine Anwendung.
18. Nov. „ Hr. Ing. *Hirzel-Gysi*: Ueber Kälteerzeugungs-Maschinen.
27. „ „ Hr. Prof. *Stammbach*: Der Einsturz der Brücke bei Saletz.
11. Dec. „ Hr. Ing. *O. Bosshard*: Ueber Leitrollenanordnungen.

An die meisten Vorträge reihte sich eine anregende Discussion über die behandelten Themata und hieran noch ein gemüthlicher „zweiter Act“. An dieser Stelle sei auch die am 14. December d. J. unternommene corporative Besichtigung der Züricher Eismaschinen-Anlagen im Seefeld und in der Uto-Brauerei erwähnt und zugleich der überaus freundlichen Aufnahme des Vereines an beiden Orten dankbar gedacht.

Nach dem in der Generalversammlung vom 18. December d. J. erstatteten Bericht zählt der Verein wie im Vorjahre gegenwärtig 3 Ehrenmitglieder und 57 active Mitglieder. Letztere Zahl wurde durch den Abgang von 7 Collegen von Winterthur reducirt, aber durch die Aufnahme von ebensoviel neuen Mitgliedern wieder ergänzt. Durch den Tod verlor der Verein sein treues Mitglied, Herrn *Adolf Eisenhut*, Schiffbau-Ingenieur bei Gebr. Sulzer, welcher im kräftigsten Mannesalter seinem Beruf und seinen trauernden Freunden allzufrüh entrissen wurde.

Die Cassa-Gebahrung des Vereines weist einen erfreulichen Ueberschuss auf, so dass auch diesmal der jährliche Beitrag von 100 Fr. an das Gewerbemuseum Winterthur zur Anschaffung von Fach-Zeitschriften bewilligt werden konnte. Die Bibliothek und das Photo-

graphien-Album des Vereines haben schätzenswerthe Bereicherungen erfahren.

So kann der Verein am Jahresschluss auf manchen schönen Erfolg zurückblicken und verdankt diesen in erster Linie der aufopfernden Thätigkeit seines Vorstandes. Dieser besteht aus den Herren:

- Masch.-Ingenieur C. Hirzel-Gysi (Präsident)
 „ „ F. Schübeler (Vice-Präsident)
 „ „ R. Hoffmann (Actuar)
 „ „ O. Bosshard (Quästor)
 „ „ J. Weber.

Zum Schlusse sei noch allen Mitgliedern, welche den Verein durch ihre Vorträge und Mittheilungen erfreut und auch für die nächste Zeit bereits mehrere Referate in Aussicht gestellt haben, der gebührende Dank abgestattet. Möge der Verein auch in Zukunft immer nur blühen und gedeihen. Alle ihm noch fernestehenden Fachgenossen sind freundschaftlichst zum Beitritte eingeladen, und es können Anmeldungen hiefür durch jedes Mitglied an den Vorstand gerichtet werden.
 Winterthur, 29. Dec. 1884. G.

Zürcherischer Ingenieur- & Architekten-Verein.

Sitzung vom 13. December 1884.

Der Präsident eröffnet die Sitzung mit der Trauerbotschaft vom Tode des Herrn Oberingenieur Bridel in Biel. Der Verein beschliesst eine officielle Abordnung zum Begräbniss des Verstorbenen und findet seinen Vertreter in der Person des Herrn Prof. Gerlich.

Herr Dr. Bürkli-Ziegler referirt über die Hygieine-Ausstellung in London. Im Allgemeinen trage die Ausstellung durchaus englisches Gepräge und den Character privater Unternehmung; von den continentalen Staaten sind nur wenige nennenswerth vertreten. Als von besonderem Interesse für Techniker bespricht Redner ausführlich das zur Vergleichung angelegte gesunde und ungesunde Wohnhaus. Im ersteren sind alle modernen Einrichtungen sanitärer Art in einer Weise angebracht, wie sie in London als mustergültig angesehen werden, während letzteres Haus ähnliche Einrichtungen besitzt, diese aber in unrationeller Anlage, so dass der hygieinische Zweck verfehlt wird. Redner knüpft hieran seine Betrachtungen und schildert die Einrichtungen im Ganzen als vorzüglich, weist aber nach, dass die Ansichten hierüber doch vielfach abweichen, so dass manche Einrichtungen des ungesunden Hauses andern Ortes als durchaus zweckmässig angenommen werden. Als insbesondere erwähnenswerth bespricht der Vortragende die Canalisation der Häuser, die verschiedenen Systeme der Closetspühlungen und die Ventilationen. Die Wirkung der Hygieine-Ausstellung auf unsere Verhältnisse werde sein, dass unsere grossen Hôtels gezwungen werden, in ihren hygieinischen Einrichtungen einen Schritt vorwärts zu thun.

Die nachfolgende lebhaftige Discussion, an welcher sich die Herren Stadtbaumeister Geiser, Prof. Fliegner, Baumeister Fritz Locher und Stadtgenieur Burkhard betheiligen, behandelte insbesondere unsere stadtzürcherischen Einrichtungen im Vergleich mit den vom Vortragenden geschilderten.

Hierauf macht Herr Prof. Ritter Mittheilungen über die bevorstehende Probelastung der neuen Quaibrücke. Das Nähere hierüber wird in einer nächsten Sitzung folgen.

Sitzung vom 17. December 1884.

Es werden die Herren Baumeister Lauffer, Architect Frey, Arch. Martin und Ingenieur Möllinger in den Verein aufgenommen.

Herr Prof. Ritter referirt über die ausgeführte Probelastung der neuen Quaibrücke und weist die bezüglichen Resultate vor.

Hierauf hält Herr Ingenieur *Strupler* seinen Vortrag über rauchlose Feuerungen mit Vorweisung vieler Zeichnungen von Kessel- und Rostanlagen verschiedener Systeme.

Die beiden genannten Vorträge sind ausführlich in der „Schweiz. Bauzeitung“ erschienen.

In der, dem letzteren Referate folgenden Discussion wird lebhaft betont, dass das Bestreben der Rauchverminderung für Zürich als Fremdenstadt eine wichtige Aufgabe sei; es wird daher die Idee begrüsst, demnächst eine specielle Ausstellung rauchvermindernder Apparate und Erfindungen anzuregen.

Herr Ingenieur Affeltranger, als Gast anwesend, gibt nach besonderer Aufforderung hierzu noch eine specielle Erklärung von seinem neu construirten beweglichen Rost, den er im Etablissement des Herrn Bluntschli in Altstetten erstellt hat. P. U.