

Verordnung betreffend Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen (vom 10. März 1906)

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 16

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26088>

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.

federn einzuwirken hat. Um ein sicheres Funktionieren der Einrichtung auch bei Fahrzeugen mit grossen Radständen zu gewährleisten, werden zwei solcher Schienen, für jeden Strang eine, angeordnet und zwar so, dass sich dieselben entsprechend übergreifen.

Das Sperrfeld (vom Südbahnwerk „Auslöseblock“ genannt) steht mit einem unmittelbar daneben angeordneten Signalblock mit einer Doppeldruckstange in Verbindung. Die Sperrstange des Signalblockfeldes besitzt mit der Semaphor-Windenkurbel die bekannte mechanische Abhängigkeit, durch welche die Kurbel nur auf „Frei“ gestellt werden kann, wenn das Signalblockfeld sich auch in der Freilage befindet. In geblocktem Zustande verhindert die bekannte Sicherheitsklinke das Niederdrücken der gekuppelten Druckstangen. Abbildung 11 stellt eine Blockstation (zweifeldriges System) dar, die mit dem eben beschriebenen Sperrfeld und Schienenkontakt ausgerüstet ist; es sind nur die Teile für die Fahrtrichtung \rightarrow eingezeichnet, sowie die Vorläutetasten und Wecker weglassen.

Es sei ein Zug angemeldet. Die Semaphorkurbel K wird auf „Frei“ gestellt und dadurch der Hilfskontakt k geschlossen. Der Zug passiert die Blockstation und befährt die Druckschiene $Dr. Sch.$, die drei Kontaktfedern $a b c$ senken sich und der Strom der Batterie B zirkuliert wie folgt: + Pol, Rechen des Sperrfeldes AV , obere Schneide, Hebel 5, obere Spule AV , Spulennitte, Hebel 6, Kontakt k an der Semaphorkurbel, $Dr. Sch. c, a$, — Pol B . Der Anker von AV oszilliert, wodurch der Strom die untere Spule passiert u. s. f. Sobald der Rechen die Hälfte seines Weges durchlaufen hat, hat sich die Verschlussstange h soweit gehoben, dass die Kontakthebel 6 und 7 emporgehen, der Rechen hält in seiner Drehung inne und das Fenster erscheint halb schwarz, halb weiss geblendet. Diese Lage dauert so lange an, als der Zug bzw. seine rasch aufeinander folgenden Achsen das Pedal betätigen; hat die letzte Achse die Druckschiene verlassen, so nehmen die drei Federn $a b c$ die Ruhelage ein und es erfolgt ein neuer Stromschluss:

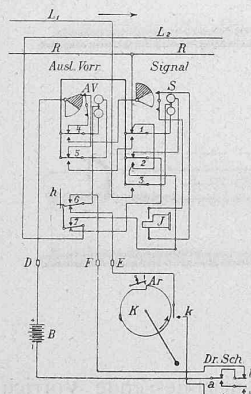


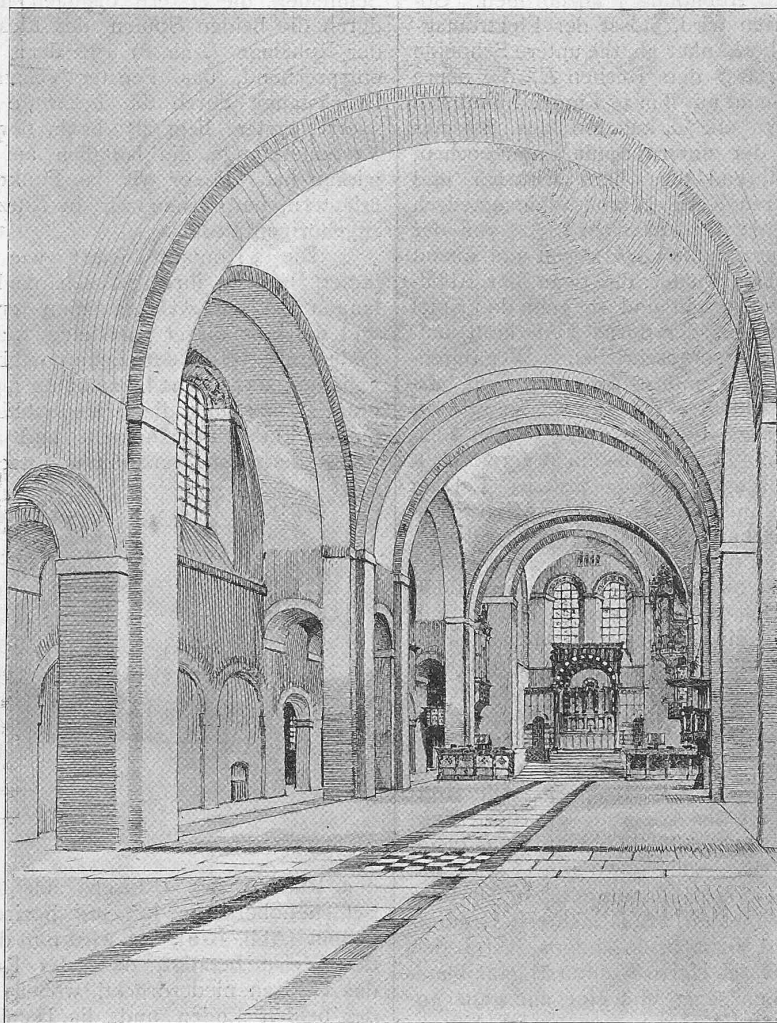
Abb. 11.

Druckschiene verlassen, so nehmen die drei Federn $a b c$ die Ruhelage ein und es erfolgt ein neuer Stromschluss:

$B, +$, Rechen, über 4, 5 abwechselnd obere und untere Spule, Spulennitte, 6, $Dr. Sch., h, a$ — Pol B . Der Rechen steigt nun ganz empor, das Fenster wird weiss geblendet. Die Semaphorkurbel wird nun auf Halt gestellt, und der Block bedient. Stromlauf: Induktor, obere und untere Feder, Rechen S , Hebel 4, beide Spulen AV hintereinander, Hebel 5, Hebel 1, untere Spule S , Mitte, Hebel 3, L_1 , rückwärtsliegende

Aus „British Competitions in Architecture“.

Variante zu einem Entwurf für die Pfarrkirche in Epsom. — Arch. Nicholson & Corlette.



Blick in das Innere der Kirche gegen den Chor.

Blockstation (die frei wird), Rückleitung R , Induktorkörper. Das Fenster des Signalblockes wird rot, das des Sperrblocks schwarz geblendet und die nach dem Loslassen der Druckstange einschnappende Sicherheitsklinke S (Abb. 8) legt die Einrichtung fest und verhindert ein wiederholtes Drücken. Wird später unsere Station von der vorwärtsliegenden deblockiert, so geht die Verschlussstange des Signalblocks in die Höhe und die Semaphorkurbel kann wieder bewegt werden. Wie sich aus der nähern Betrachtung des eben geschilderten

Stromlaufes ergibt, wirkt bei der zu blockierenden Einrichtung nur je eine Spule (bzw. in Wirklichkeit die Hälfte der gesamten Drahtwicklung), bei der freiwerdenden dagegen beide Spulen; man erreicht auf diese Weise, dank der stärkern Erregung der „Sendermagnet-Steuerung“ eine grössere Sicherheit für das korrekte Aroceiten.¹¹

(Schluss folgt.)

Verordnung betreffend Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen.

(Vom 10. März 1906).

Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 bestimmt, dass der Bundesrat den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung und den Betrieb diejenige Einfachheit gestatten werde, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch dass er ihnen bezüglich der Bestimmungen über die „Arbeitszeit bei den Transportanstalten“ Erleichterungen gewähren werde. Ueber die Anwendung des Arbeitsgesetzes hat der Bundesrat bereits am 13. Mai 1902 eine besondere Vollziehungsverordnung erlassen, in der die den Nebenbahnen einzuräumenden Erleichterungen festgelegt worden sind.

Hinsichtlich von Bau und Betrieb der Nebenbahnen bestimmt das vorerwähnte Gesetz, dass der Bundesrat nach Anhörung der Vertreter der betreffenden Bahnen besondere Vorschriften erlassen werde für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit mecha-

nischem Betrieb zur Bedienung des Lokalverkehrs, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, sowie für die Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und für die Tramways.

Nach Durchführung der notwendigen Vorarbeiten lud das Eisenbahndepartement am 16. Februar 1901 sämtliche

reglemente für normal- und für schmalspurige Nebenbahnen von den Bahnverwaltungen aufzustellen und vom Bundesrat zu genehmigen, ebenso — soweit erforderlich — besondere Reglemente für die Spezialbahnen, und es seien ferner diejenigen Nebenbahnen, die Teile von Hauptbahnen bilden, den Betriebsreglementen der Hauptbahn zu unterwerfen.

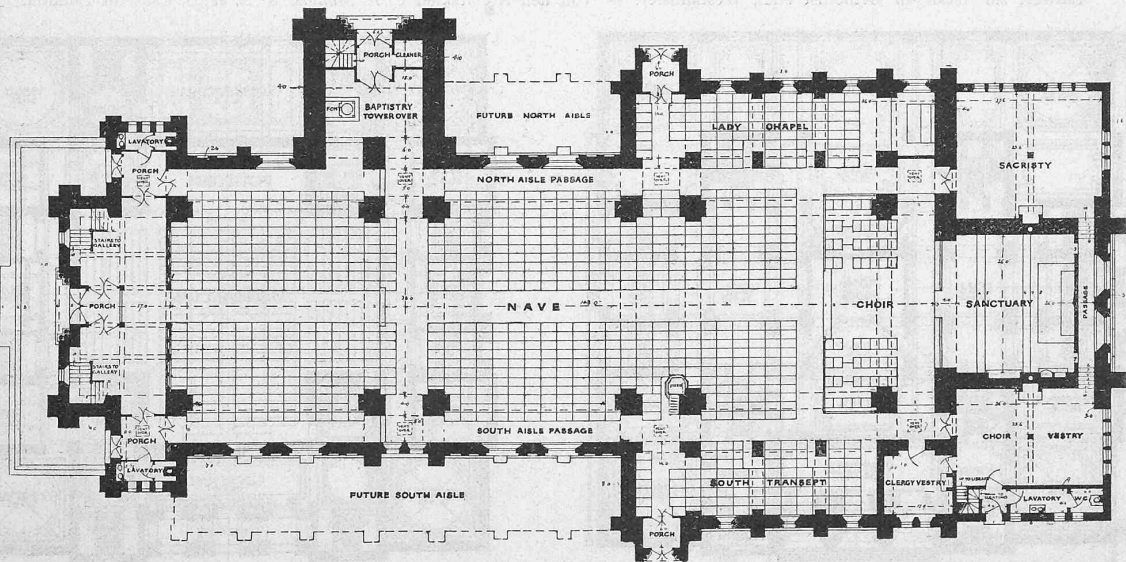
Aus: „British Competitions in Architecture.“

Verlag von Alex. Koch in London.

Variante zu einem Entwurf für die Pfarrkirche in Epsom von Nicholson & Corlette, Architekten.



Schaubild der Kirche.



Grundriss. — Masstab 1 : 400. — 5 4 3 2 1 0 5 10 15 m

schweizerische Eisenbahnverwaltungen zum Studium der Frage ein. Das bezügliche Kre's'schreiben ging von der Ansicht aus, es seien leitende Grundsätze *über den Bau* nur für die Gruppen der normalspurigen und der schmalspurigen Nebenbahnen mit Damflokomotivbetrieb aufzustellen, die übrigen Nebenbahnen aber wie bisher von Fall zu Fall zu behandeln; *über den Betrieb* seien besondere Fahrdienst-

Die weitere Bearbeitung der Materie führte jedoch schliesslich nach mancherlei Versuchen zu der Erkenntnis, dass es einfacher und der Förderung der ganzen Angelegenheit günstiger sei, alle Kategorien von Nebenbahnen in eine *einzig* *Verordnung* zu vereinigen.

Der Entwurf zu dieser wurde vom Eisenbahndepartement unter tunlichster Berücksichtigung der von den

Eisenbahnverbänden sowie von einzelnen Bahnverwaltungen geltend gemachten Verlangen und nach wiederholten eingehenden Besprechungen derselben aufgestellt und darin bezüglich der Gültigkeit der einzelnen Bestimmungen zwischen den verschiedenen Kategorien von Bahnen wohl unterschieden. Allgemein verbindliche Bestimmungen sind so

„Der bereinigte Entwurf musste“, wie das Eisenbahndepartement bei Vorlage seiner Arbeit an den Bundesrat hervorhebt, „durch seinen weiter umfassenden Geltungsbereich und die vielen wichtigen Einzelheiten, die er einschliesst, notwendig eine grössere Ausdehnung erhalten, als sie eine, beispielsweise nur für Dampflokomotivbahnen bestimmte

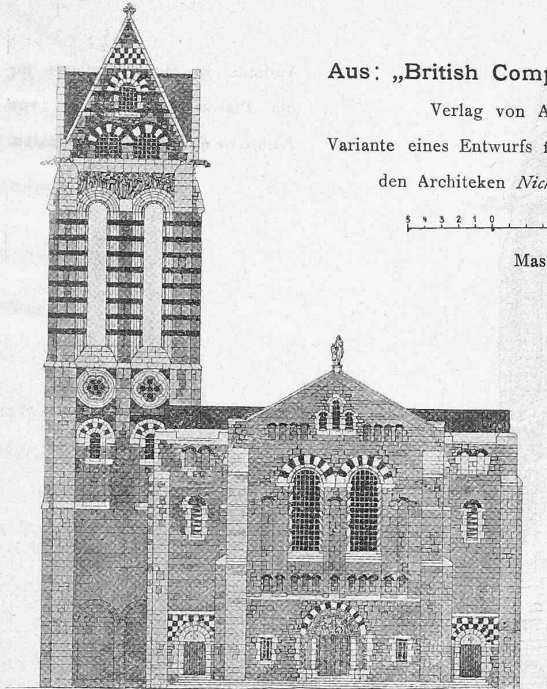
Aus: „British Competitions in Architecture“.

Verlag von Alex. Koch in London.

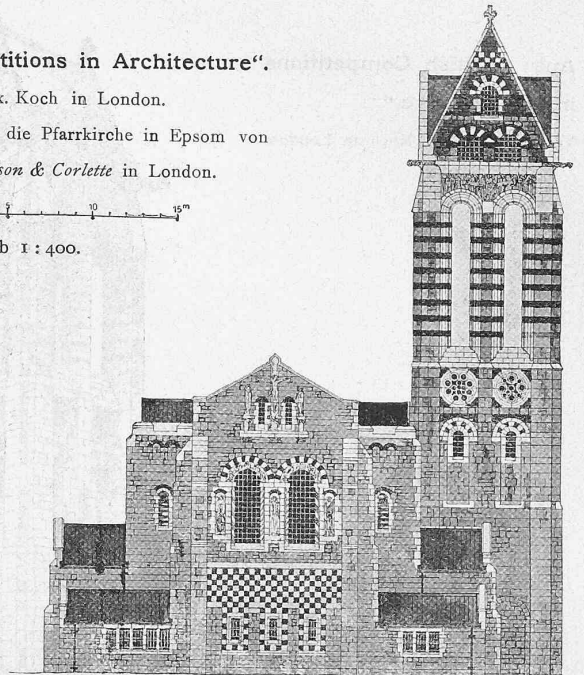
Variante eines Entwurfs für die Pfarrkirche in Epsom von den Architekten *Nicholson & Corlette* in London.



Masstab 1 : 400.



Geometrische Ansicht der Vorderfassade.

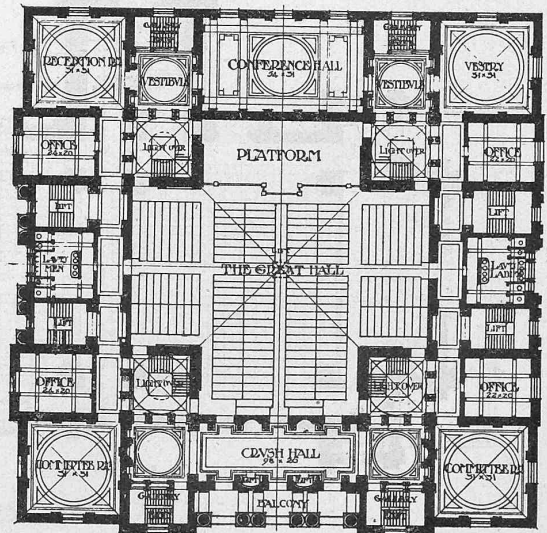
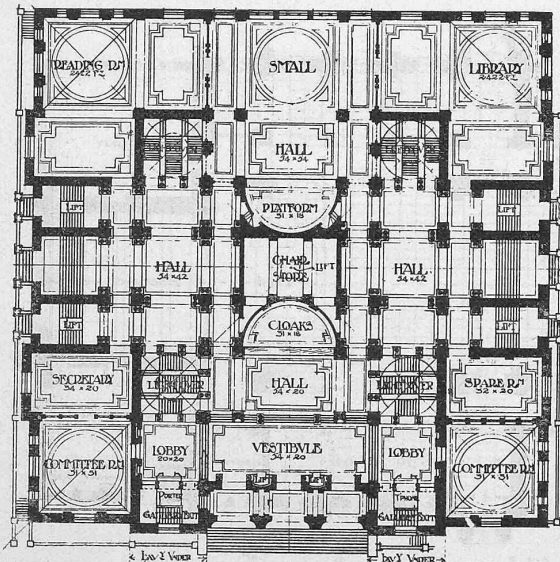


Geometrische Ansicht der Rückfassade.

gefasst, wie sie auch mit Rücksicht auf die Trambahnen gefasst sein müssen. Nur für einzelne Kategorien von Bahnen gültige Bestimmungen sind entweder unter besonderen Ueberschriften zusammengezogen, oder es sind ihnen einzeln oder gruppenweise Bemerkungen beigefügt, welche

Verordnung, wie die frühern Vorschläge der Nebenbahnen vorsahen, eingenommen hätte. Die Verordnung wäre auch einfacher geworden, wenn über den Bau der Hauptbahnen schon gesetzliche Bestimmungen vorliegen würden, von denen für die Nebenbahnen Ausnahmen oder Abänderungen

Entwurf zur Wesleyan Methodist Hall, Westminster. — Von den Architekten *C. E. Mallows & A. W. S. Cross* in London.



Grundriss vom Erdgeschoss — Masstab 1 : 700. — Grundriss vom Hauptgeschoss.

die Gültigkeit oder Nichtgültigkeit für gewisse Kategorien ausdrücken. Eine allgemeine Bemerkung im Art. 38 „Anwendung der Vorschriften“ gibt speziell mit bezug auf die Tramways ganz bestimmte Weisungen. Tatsächlich besteht also weder eine Unbestimmtheit, noch eine ungewollte Belastung einzelner Bahnen.

bewilligt werden könnten. Da jedoch solche positive Regeln bisher nur für einzelne, besondere Gebiete bestanden, mussten sie hier neu aufgestellt werden. Es könnte dadurch sogar die Vorstellung erweckt werden, die neuen Vorschriften für Nebenbahnen enthielten weniger Erleichterungen als Erschwerungen gegenüber den Hauptbahnen.

Dass dem nicht so ist, folgt sofort aus der Vergleichung einzelner Vorschriften mit denjenigen Anforderungen, die für Hauptbahnen zurzeit zwar nirgends geschrieben stehen, aber praktisch gehandhabt werden. Es können sich denn

Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit gewährt werden kann. Dass Eisenbahndepartement und Bundesrat schon in ihrer bisherigen Praxis mit Erfolg beschr. waren, den besondern Verhältnissen jedes einzelnen Unternehmens in

Aus: „British Competitions in Architecture“.

Verlag von Alex. Koch in London.

Entwurf für die Wesleyan Methodist Hall, Westminster, von den Architekten *C. W. Mallows & A. W. S. Cross* in London.



Schaubild des Gebäudes.

auch die neuen Vorschriften für Nebenbahnen an die seit Jahren bei hiesigen Planungen und Inspektionen befolgten Grundsätze an; sie verbürgen den Nebenbahnen diejenige Einfachheit, welche jeder nach ihrer Eigenart und Zweckbestimmung ohne zu grossen Nachteil für ihre weitgehendem Masse Rechnung zu tragen, das beweist wohl am besten die Musterkarte unserer schweizerischen Nebenbahnen, wie man sie kaum in einem andern Lande trifft und unter denen sich manche befinden, die kaum einfacher gebaut und betrieben werden könnten.“

Nach diesen allgemeinen Auseinandersetzungen bringen wir den der Vorlage des Eisenbahndepartements vorausgeschickten zusammenfassenden Ueberblick über den Inhalt der ganzen Verordnung zum Abdruck. Aus dieser klaren Darstellung sind sowohl das Wesen der ganzen Verordnung, wie auch die Erwägungen erkenntlich, die das Eisenbahndepartement bei Aufstellung der einzelnen Kapitel dieser umfangreichen und gründlichen Arbeit geleitet haben.

„Abschnitt I. Bau der Bahnen.

Die hier enthaltene Zusammenstellung der Normen und zulässigen Minimalabmessungen für die verschiedenen Bahnbestandteile dürfte eine von den mit der Erstellung von Nebenbahnen betrauten Technikern schon seit langem empfundene Lücke ausfüllen und die von vornherein richtige Projektierung und Devisierung solcher Bahnen nicht unbedeutend erleichtern. Mit den vorgeschlagenen baulichen Vorschriften, welche sowohl auf bereits gültigen Bestimmungen als auf beim Betrieb unserer Nebenbahnen gesammelten Erfahrungen beruhen, wurde die tunlichste Vereinfachung der Bahnanlagen unter Wahrung der nötigen Betriebssicherheit zu erreichen gesucht. Die Vorschriften sind ferner so abgefasst, dass sie den Bedürfnissen der verschiedenen Klassen von Nebenbahnen möglichst Rechnung tragen und sowohl die erforderliche Sparsamkeit beim Bau als die Anpassung an die Terrainverhältnisse gestatten. Gleichzeitig wurde danach getrachtet, eine grössere Einheitlichkeit als bisher unter den gleichartigen, verwandten oder benachbarten Bahnanlagen herzustellen.

Dabei konnten den Bahnunternehmungen in verschiedenen Richtungen Erleichterungen geboten werden, so namentlich in bezug auf die Hochbauten, die Stationseinrichtungen, die Signale, die Einfriedigungen und den Abschluss der Niveauübergänge, während die Fürsorge für die Standfestigkeit der Anlagen und die Sicherheit des Bahnbetriebes und Bahnpersonals Vergünstigungen insbesondere hinsichtlich des Unter- und des Oberbaues nur in beschränkterem Masse zulässig.

Eine Anzahl von blossen Vorschlägen und Empfehlungen, die wir im ersten Entwurf zu Händen der projektierenden Techniker aufgenommen hatten und die wir für manche als sehr nützliche Wegleitung erachteten, haben wir entsprechend den Einwendungen der Verbände wieder gestrichen.

In bezug auf die einzelnen Bestimmungen gestatten wir uns folgende Bemerkungen:

Für Schmalspurbahnen erachten wir es als geboten, die Spurweite von 1 Meter in Anbetracht der mit derselben gemachten günstigen Erfahrungen als Regel zu bezeichnen und kleinere Spurweiten nur ausnahmsweise zuzulassen.

Bei den allgemeinen Bauverhältnissen (Neigung, Richtung und Lichtraum) werden die verschiedenen Kategorien von Nebenbahnen auseinander gehalten. Den Minimalradius von Meterspurbahnen mit Zugsbetrieb haben wir nach dem Antrage der Verwaltungen von 50 auf 40 m herabgesetzt, wobei wir, mit spezieller Rücksicht auf städtische Strassenbahnen, einen Zugsbetrieb mit Motorwagen und höchstens zwei Anhängewagen dem Einzelwagenbetrieb gleichgestellt liessen. Für die Strassenbahnen im besondern werden die Lichtraumverhältnisse nach den hierseits schon seit Jahren befolgten Grundsätzen definitiv festgelegt. Gewisse Minimalmasse des Lichtraumes und des Bahnkörpers konnten wir nicht so weit reduzieren, als die Anträge der Verwaltungen vorsahen. Unsere Normen verlangen jedoch in dieser Hinsicht nicht einmal so viel, als bei einer Reihe bestehender Nebenbahnen bereits vorhanden ist.

Die Länge der Ueberhöhungsrampe ist auf das 300fache ihres Betrages festgesetzt worden, da die bisher übliche 200fache sich im allgemeinen als zu kurz erwiesen und bisweilen zu Entgleisungen Anlass gegeben hat.

Dagegen ist, neuern Anschauungen Folge gebend, die bisher gewöhnlich verlangte gerade Strecke zwischen

Uebergangskurven entgegengesetzter Richtung fallen gelassen worden und eine solche Gerade von der Länge der Ueberhöhungsrampen nur noch zwischen Kreisbogen entgegengesetzter Richtung ohne Uebergangskurve verlangt worden.

Entgegen dem Antrag der Bahnverwaltungen ist an der Forderung festgehalten worden, die der Ueberhöhung entsprechende Querneigung schon im Unterbauplanum anzubringen. Diese Anordnung sichert ohne Materialverschwendung eine richtige Schotterhöhe unter dem innern Schienenstrang und bietet auch grosse Vorteile für die Anlage der Uebergangskurven, welche ohne Verschiebung des nach Kreisbogen abgesteckten Unterbaues sofort in richtiger Lage auf dem abgeschrägten Planum Platz finden.

Die von den Bahnen beanstandete Forderung von Geländern auf Stützmauern wurde auf die Fälle beschränkt, wo örtliche Verhältnisse sie erfordern, indem die Sicherheit des Bahnpersonals gewahrt werden muss. Die gleiche Rücksicht war massgebend für Beibehaltung des Verlangens von Tunnelnischen in beiden Widerlagern, da solche in nur einem Widerlager ohne Beleuchtung oft nicht gefunden, weil auf der unrichtigen Seite gesucht werden.

Bei der Wahl des Konstruktionsmaterials für die Brücken wird den Unternehmungen der grösstmögliche Spielraum bewilligt.

Die Festsetzung gewisser Mindestwerte der Sicherheitskoeffizienten für verschiedene Baumaterialien hatten wir in dem den Bahnen vorgelegten Entwurf vorgesehen, und sie ist von den Bahnverwaltungen nicht beanstandet worden. Wir haben sie gleichwohl im definitiven Entwurf weggelassen, da wir diesen Punkt, weil er sowohl für Haupt- wie für Nebenbahnen namentlich hinsichtlich des armierten Betons von Wichtigkeit ist, besonders zu behandeln gedenken.

Was den Oberbau betrifft, halten wir es für notwendig, bestimmtere Regeln als bisher aufzustellen und den Umstand zu berücksichtigen, dass der Oberbau mancher bestehenden Nebenbahnen im allgemeinen bis jetzt unter zu günstigen Voraussetzungen berechnet worden ist. Dieses ist besonders der Fall bei den normalspurigen Nebenbahnen, auf welche auch schweres fremdes Rollmaterial überzugehen hat. Wir sehen daher vor, den Oberbau künftighin für eine mindestens fünffache Sicherheit gegen Bruch unter Berücksichtigung der ruhenden Belastung und der Elastizität der Bettung zu berechnen, wobei eine Abnutzung im Betrieb bis auf vierfache Sicherheit zulässig sein soll. Für die Normalspurbahnen ist ferner der in Rechnung zu bringende Raddruck, nach Vorschlag der Bahnen selbst, auf 7 t festgesetzt, wogegen von der Minimalforderung eines bestimmten Schienenprofils abgegangen werden konnte.

Ueber die Art der Berechnung wurde nichts vorgeschrieben, da neben den bekannten Verfahren von Ritter (Graph. Statik, Kontin. Balken, Zürich 1900) und Zimmermann (Berechnung des Eisenbahnoberbaues, Berlin 1888), welche unter sich nahe übereinstimmen und durch Spannungsmessungen bestätigt sind, weitere, vielleicht einfachere Verfahren, wenn sie ebensogut begründet sind, nicht ausgeschlossen sein sollen.

Wir stehen mit diesen Anforderungen bezüglich der Stärke des Oberbaues ungefähr auf der Höhe derjenigen, welche zur Zeit auch in unsern Nachbarländern gelten.

Beim Zahnstangenoberbau muss die Konstruktion einer Zahnstange derart sein, dass ein gänzlicher Austritt der Zahnräder aus dem Eingriff in die Zahnstange verunmöglichlicht wird.

Die Kosten der Stationsanlagen werden durch Verzicht auf eigentliche Perronanlagen und Beschränkung auf eine einzige Zufahrtsstrasse nach der in der Gegend üblichen Bauart vermindert werden. An der Forderung von wenigstens einer Zufahrt glaubten wir jedoch gemäss den bisherigen Beschlüssen des Bundesrates festhalten zu müssen.

Die Hochbauten können auf das notwendigste eingeschränkt und in einfacher Bauart erstellt werden.

Von den bei Hauptbahnen geforderten verschiedenen

Signalanlagen werden bei den Nebenbahnen nur einige und zwar blos in möglichst reduzierter Zahl verlangt.

Eine namhafte Erleichterung bildet der beantragte Verzicht auf Barrieren und Einfriedigungen auf Nebenbahnen mit durchgehender Bremsung der Züge und auf solchen ohne durchgehende Bremsung, aber mit höchstens 30 km Fahrgeschwindigkeit. Dabei bleiben allerdings gewisse mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs notwendige Ausnahmen und bei vorhandenen Barrieren zweckmässigere Konstruktionen als die im allgemeinen bis jetzt vorhandenen vorbehalten. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit soll auch die Anlage von Barrieren, die vom Publikum allein zu bedienen wären, und von Drehkreuzen bei öffentlichen Uebergängen tunlichst eingeschränkt werden, und konnten wir den auf Fallenlassen dieser Bestimmungen gerichteten Anträgen der Verwaltungen nicht bestimmen. (Schluss folgt.)

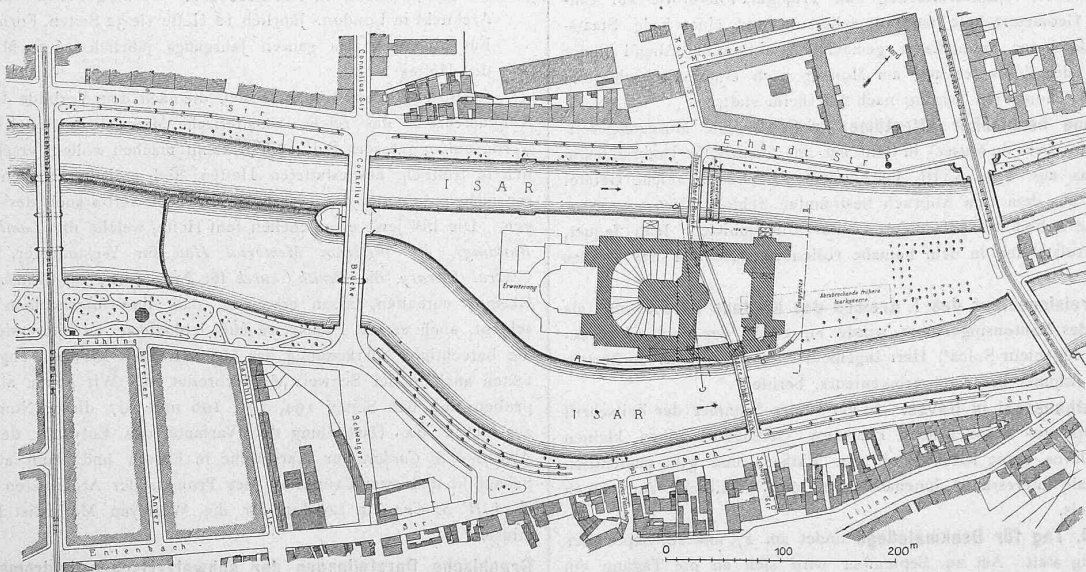
Burg Trausnitz bei Landshut i. B.

(Mit Tafel VII.)

Wir legen dieser Nummer eine Tafel bei mit zwei Bleistiftzeichnungen des Herrn Architekten *A. Meyerhofer* aus Zürich, Ansichten der alten, romantischen Burg Trausnitz bei Landshut in Bayern, und werden in einer unserer nächsten Nummern noch einige andere Reiseskizzen desselben Architekten veröffentlichen.

Konkurrenzen.

Das Deutsche Museum in München. (S. 138) Wir geben in der untenstehenden Abbildung den Lageplan des für die Neubauten des Deutschen Museums in München bestimmten Geländes, der Kohleninsel und seiner nächsten Umgebung, mit eingezeichnetem Grundrissumriss des von Architekt Professor *Gabriel von Seidl* ausgearbeiteten Vorentwurfs und verweisen im übrigen auf die Deutsche Bauzeitung, die in ihrer Nr. 26 die den Wettbewerbsbestimmungen beigegebenen Grundrisse, Ansichten und Schnitte grösstenteils veröffentlicht hat.



Lageplan für die Neubauten des «Deutschen Museums» in München. — Masstab 1 : 6000.

Schulhaus zu Reconville. Zu diesem Wettbewerb, dessen Einlieferungstermin mit dem 6. April abgelaufen war¹⁾ sind 42 Entwürfe eingegangen. Das aus den Architekten *Prince* aus Neuenburg (an Stelle des durch Krankheit verhinderten Herrn *Béguin*), *Baumgart* aus Bern, *Wulfleff* aus Freiburg und Gemeindepräsident *Pareo* bestehende Preisgericht versammelte sich am 11. und 12. d. M. in Reconville und erteilte folgende Preise:

I. Preis (500 Fr.) dem Entwurf Nr. 17 mit dem Motto «Vadrouille», der Architekten *Renk & Wuilleumier* in Tavannes und Moutier.

II. Preis (400 Fr.) dem Entwurf Nr. 18 mit dem Motto «Fritz» der Architekten *Renk & Wuilleumier* in Tavannes und Moutier.

¹⁾ Bd. XLVII, S. 100.

III. Preis (300 Fr.) dem Entwurf Nr. 29 mit dem Motto «Chaindon» des Architekten *A. Jeanmaire* in Cernier.

Ausserdem wurden den Entwürfen Nr. 42 mit dem Motto «Süd» und Nr. 38 mit dem Motto «Jura» Ehrenmeldungen zuerkannt.

Sämtliche Arbeiten waren vom 13. bis 22. d. M. im Sekundarschulhaus zu Reconville öffentlich ausgestellt.

Miscellanea.

XLVII. Hauptversammlung und fünfzigjähriges Jubiläum des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin. Wie wir bereits mitgeteilt haben¹⁾ finden die Feierlichkeiten in den Tagen vom 10. bis 14. Juni statt. Aus der soeben erschienenen Tagesordnung entnehmen wir, dass auf der ersten Sitzung Montag den 11. Juni im Reichstagsgebäude Generaldirektor *Dr. W. von Oechelhäuser* über «Technische Arbeit einst und jetzt» einen Vortrag halten wird. In der zweiten Sitzung am 12. Juni in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg wird nach Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten Geh. Regierungsrat Professor *Dr. A. Riedler* über «Die Entwicklung und jetzige Bedeutung der Dampfturbine» sprechen. Für die dritte und letzte Sitzung am 13. Juni ebenfalls in der Technischen Hochschule in Charlottenburg sind Vorträge von Professor *Dr. Muthmann* über «Technische Methoden zur Verarbeitung des atmosphärischen Stickstoffes» und von *Dr. Hoffmann* über «Kraftgewinnung und Kraftverwertung in Berg- und Hüttenwerken» vorgesehen.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Am 11. März dieses Jahres sind die bei der Uebernahme des Tunnels am 22. Februar noch verlangten Nacharbeiten übergeben und der Tunnel am 12. März zur Verfügung der Firma *Brown Boveri & Cie.* gestellt worden, um ihre Installationen für den elektrischen Betrieb vorzunehmen. Vom 19. bis 24. März wurden diese Arbeiten unterbrochen zur Vornahme einer Basismessung durch die Schweiz. geodätische Kommission²⁾. Ende März waren alle Isolatoren angebracht und die Fahrdrähte im ganzen Tunnel gespannt. Ebenso waren die elektrischen Installationen in den Nischen vollendet bis auf die Anschlüsse der Kabel. Die Zentralanlage im Tunnel wird erst nach Legung sämtlicher Kabel und Nebendrähte fertiggestellt werden.

Das Tunnelwasser am Südportal betrug 946 Sek.-l, wovon 301 Sek.-l von den heissen Quellen bei Km. 9,1 bis 10,3.

Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und staatliche Beteiligung am Bau von Kleinbahnen in Preussen. Ueber die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes und über die Beteiligung des Staates am Bau von Kleinbahnen ist dem preussischen Landtag ein Gesetzentwurf zugegangen, wonach die Staatsregierung ermächtigt werden soll, für die genannten Zwecke die Summe von rund 338 933 000 Fr. zu verwenden. Davon sollen benutzt werden: Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel ungefähr 112 312 000 Fr.; zur Anlage von zweiten Geleisen

¹⁾ Band XLVII, Seite 99.

²⁾ Band XLVII, Seite 188.