Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 10

Artikel: Hundert Jahre Verein für Eisenbahnkunde
Autor: Kuntzemüller, Albert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-52431

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

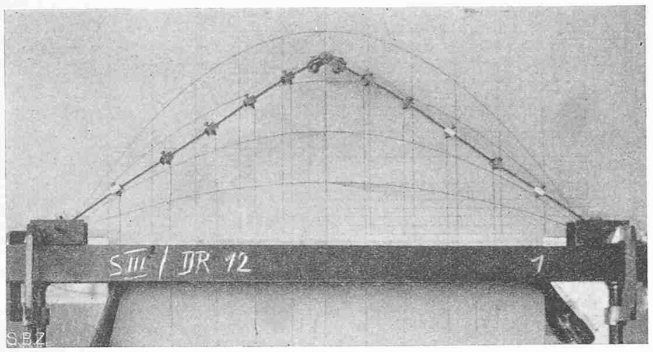


Abb. 5. $\frac{f}{l} = 0{,}30$ $P = P_k$ symmetrische Ausknickung unter Hebung des Scheitelgelenkes. Bogenform stabil. Gleichgewichtsfigur

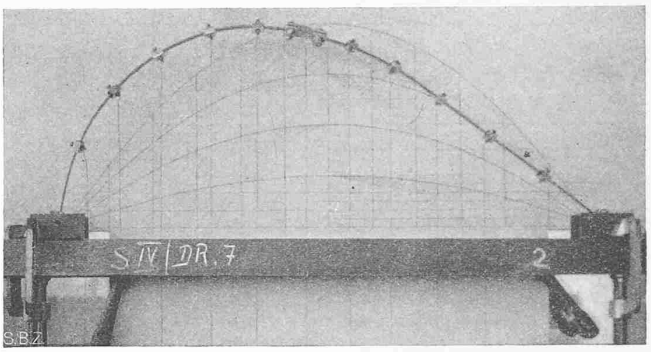


Abb. 6. $\frac{f}{l} = 0{,}40$ $P = P_k$ unsymmetrische Ausknickung. Bogenform unstabil

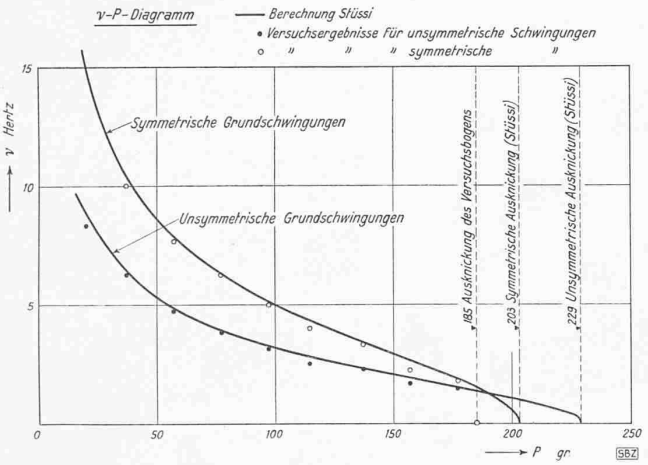


Abb. 2. Grundschwingungszahlen vollwandiger Dreigelenkbogen.

$\frac{f}{l} = 0{,}20$ $l = 60$ cm $EJ = 220$ kg cm² $P = \frac{q \cdot l}{12}$

$$p = \frac{\alpha_s}{l^2} \sqrt{\frac{EJg}{q}} \sqrt{1 - \frac{H}{H_k}} \qquad \nu = \frac{p}{2\pi}$$

und um die gleiche Querschnittshauptaxe wie der Bogen ausknickt, berechnet werden (die in DIN. E 4114 angegebenen β-Werte ergeben dabei für $f/l = 0{,}10$ und 0,20 etwas zu kleine kritische Bogenschübe).

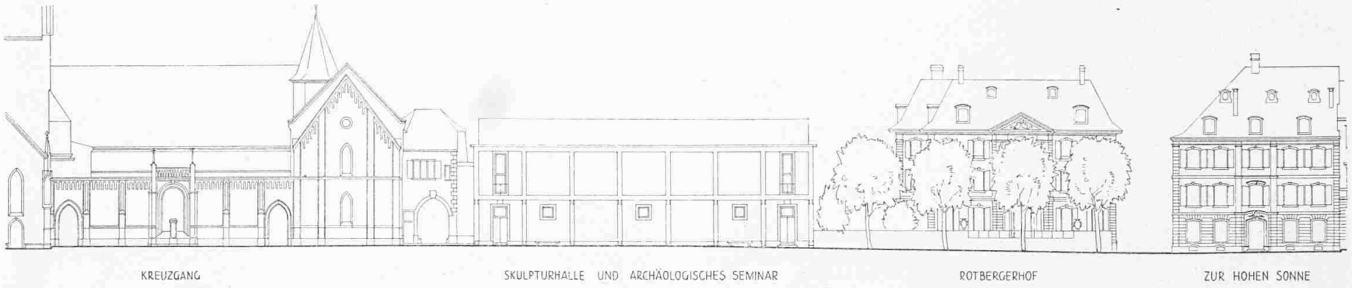
4. Für das Pfeilverhältnis $f/l = 0{,}40$ knickt der Dreigelenkbogen unter der gleichen Belastung wie der Zweigelenkbogen unsymmetrisch aus. Für das Pfeilverhältnis $f/l = 0{,}30$ knickt der Dreigelenkbogen unter der gleichen Belastung wie der Zweigelenkbogen aus. Die Ausknickung erfolgt dabei grösstenteils unsymmetrisch. Für die Pfeilverhältnisse $f/l = 0{,}20$ und kleiner als 0,20 knickt der Dreigelenkbogen unter kleineren Laststufen als der Zweigelenkbogen aus. Die Ausknickung erfolgt symmetrisch, wobei das Scheitelgelenk eine lotrechte Verschiebung erfährt. (Ausknickung unter Senkung und unter Hebung des Scheitelgelenkes.)

Hundert Jahre Verein für Eisenbahnkunde

Unter den wissenschaftlichen Vereinen der Eisenbahnfachwelt nimmt der am 11. Oktober 1842 in Berlin gegründete Verein für Eisenbahnkunde (V. f. Ei.) eine der ersten Stellen ein, rein historisch genommen sogar die erste; denn die Institution of Civil Engineers in London, die Société des Ingénieurs civils in Paris und die American Society of Civil Engineers sind erst später gegründet worden. Seit einem vollen Jahrhundert dient also der V. f. Ei. der «wissenschaftlichen Fortbildung des Eisenbahnwesens», und es sind nicht die geringsten Namen der internationalen Fachwelt, die in seiner Stammrolle verzeichnet stehen. Als am 22. November 1842 die erste Generalversammlung stattfand, zählte der V. f. Ei. bereits 63 Mitglieder. Bis heute hat die Zahl der aufgenommenen Mitglieder 1761 erreicht (gegenwärtiger Stand 235 Mitglieder), was umso beachtlicher scheint, als der Verein zu keiner Zeit irgendwelchen Rekordziffern zustrebte, vielmehr die Aufnahme jeden neuen Mitgliedes von dem Vorschlag zweier bisheriger Mitglieder abhängig machte. Erst in der zweiten darauffolgenden Sitzung wird, wie es in den Statuten heisst, «über seine Aufnahme mit absoluter Stimmenmehrheit ballotiert». Kein Wunder also, dass «nur solche Männer aufgenommen werden, von denen eine Förderung des Vereins mit Gewissheit zu erwarten ist».

Unter den im Lauf des vergangenen Säkulums dem V. f. Ei. zugehörigen Mitgliedern finden wir Namen von historischem Rang und Klang, aus Deutschland neben einer Reihe amtierender Minister u. a. August Borsig (1804 bis 1854), den Begründer der gleichnamigen Lokomotivfabrik, Alfred Krupp (1812 bis 1887) und seinen Sohn Friedrich Alfred Krupp (1854 bis 1902), die Leiter der weltberühmten Gusstahlwerke in Essen, Werner Siemens (1816 bis 1892), den Konstrukteur der ersten elektrischen Eisenbahn; ferner aus Oesterreich Alois Negrelli (1799 bis 1858), den auch im schweizerischen Eisenbahnbau tätig gewesenen Ingenieur, und Carl Ritter von Ghega (1802 bis 1860), den genialen Erbauer der ersten Gebirgsbahn der Welt am Semmering. Auch die Schweiz hat im Laufe der Zeit mehrere prominente Eisenbahner in den V. f. Ei. delegiert. Nur wenige Wochen vor seinem Tode, am 14. November 1882, wurde Dr. Alfred Escher (1819 bis 1882) in Zürich, «dessen schöpferischer Tatkraft, dessen aufopferungsvoller Hingabe und rastloser Energie die Gotthardbahn die Grossartigkeit ihrer Anlage, die schnelle Förderung und glückliche Vollendung ihrer Ausführung in erster Reihe verdankt» (vgl. die Sitzungsberichte des V. f. Ei., 1882, S. 188), zum Ehrenmitglied ernannt. In seinem Antwortschreiben vom 21. November 1882 — vierzehn Tage vor seinem Hinscheiden — bedankte sich Escher für die ihm erwiesene Ehre und das übersandte Diplom. Auf Escher folgten Edouard Dapples (1836 bis 1895), technischer Direktor im Eidg. Eisenbahndepartement und bernischer Grossrat, und als korrespondierende Mitglieder Adolf Guyer-Zeller (1839 bis 1899), der ebenso geniale wie rücksichtslose Förderer der Jungfraubahn, deren erstes Teilstück er ganz aus eigenen Mitteln erbaute, und der ehemalige Pfarrer Dr. Friedrich Wrubel (1855 bis 1907), sein Privatsekretär und Mitarbeiter, der noch 1897 mit einer hervorragenden Dissertation über die N. O. B. zum Dr. promovierte und in der Sitzung des V. f. Ei. vom 8. März 1898 einen vielbeachteten Vortrag über die Jungfraubahn hielt (abgedruckt in den Verhandlungen 1898, S. 68 ff.).

Diese in den Vereinssitzungen gehaltenen und diskutierten Vorträge stellen nach der technischen wie historischen Seite noch heute eine Fundgrube für den Eisenbahnfachmann dar. Nicht weniger als 830 Sitzungen mit insgesamt 1099 Vorträgen haben im Laufe des Säkulums stattgefunden. Leider sind Protokolle und Vorträge nur von 1853 bis 1913 im Druck erschienen, doch bilden sie auch so, zusammen mit den von 1878 bis 1913 alljährlich publizierten «Mitteilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens», ein standard work, das in keiner fachwissenschaftlichen Bibliothek fehlen sollte. Den ersten Vortrag hielt in der Sitzung vom 15. November 1842 der «Mechanicus» August Borsig über «die Konstruktion eines von ihm gefertigten und auf der Berlin-Stettiner-Eisenbahn benützten Lokomotivschornsteins, der das Funkensprühen verhindern soll». Hunderte weiterer, allen Gebieten des Eisenbahnbaues und -Betriebes entnommener Vorträge folgten, von denen eine ganze Reihe sich auch mit schweizerischen Problemen und Projekten befasste, so am 14. Dezember 1869 und 8. Februar 1870 je ein Vortrag «Ueber die Lokalbahn des industriellen Jura», während am 16. November 1869 «die im Bau begriffene Rigibahn» und der Bodenseetrajekt behandelt wurden. Ueber die Gotthardbahn diskutierte man bereits in den Sitzungen vom 20. März 1866 und 12. April 1870, über «Die Scalettabahn von Landquart über Davos, Samaden und Maloja nach Chiavenna» am 14. Januar 1890, über den Bau des Simplontunnels berichtete Prof. K. Pressel am 12. Februar

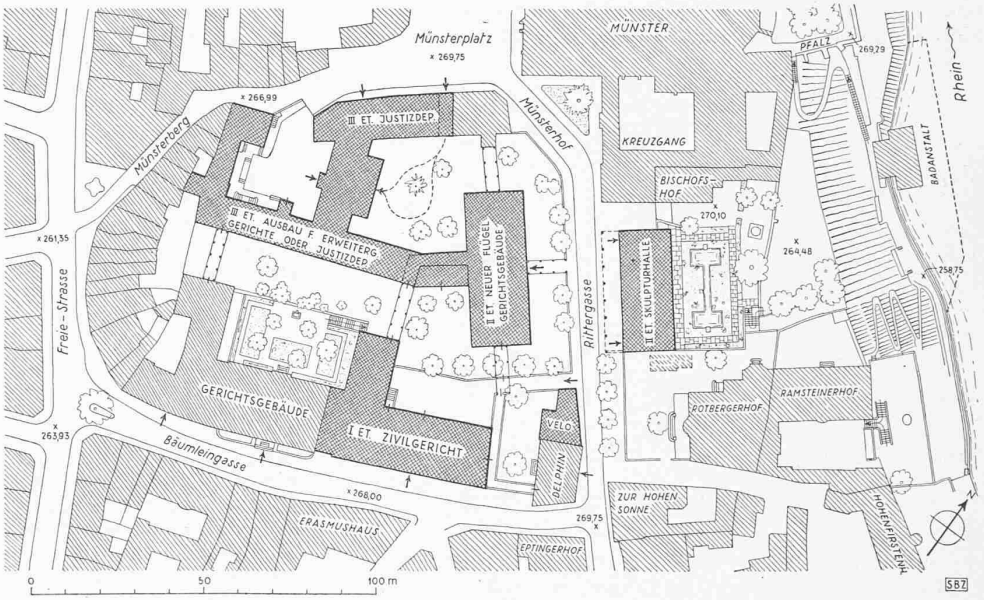


1. Preis (2000 Fr.) Entwurf Nr. 46. Arch. HANS SCHMIDT, Basel. — Ostfront der Rittergasse, Masstab 1 : 700

1907, und auch die mannigfachen Schweizer Bergbahnen wie Uetliberg, Pilatus, Rigi, Stans-Engelberg usw. standen wiederholt zur Debatte. Prof. W. Cauer, der bekannte Bahnhofsachverständige, referierte am 16. Februar 1920 über die Zürcher Bahnhofanlagen, an deren Begutachtung er mehrfach teilgenommen hatte.

Schon diese wenigen Auszüge aus dem reichhaltigen Arbeitsgebiet des V. f. Ei. zeigen zur Genüge den wissenschaftlichen Ernst und die gediegene Sachlichkeit, mit denen der Verein das ganze Jahrhundert hindurch, ungeachtet allen politischen Zeitgeschehens, in Theorie und Praxis objektiv forschend tätig gewesen ist. Dass er während dieses langen Zeitraumes nur insgesamt sieben (!) Präsidenten ihres Amtes hat walten lassen, offenbart einmal mehr die Stabilität und unbeirrbare Zielrichtung der Vereinsarbeit. Bei seiner Säkularfeier, die angesichts der schweren Kriegszeiten nur in engstem Rahmen begangen wird, darf man wohl den Wunsch aussprechen, dass er dieser erspriesslichen Aufgabe auch im zweiten Säkulum seines Bestehens ebenso gewissenhaft und treu wie bisher dienen möge.

Freiburg i. Br. Dr. Albert Kuntzemüller



Entwurf Nr. 46. Lageplan 1 : 2000 von der Freien Strasse bis zum Rhein
Bewilligung für die Lagepläne V + D 19. 8. 42; BRB 3. 10. 1939

Wettbewerb zur generellen Abklärung späterer Baumöglichkeiten an der Rittergasse in Basel

Im Zusammenhang mit der Erweiterung der Gerichtsgebäude an der Bäumleingasse war als zweite Aufgabe die spätere stadtbauliche Gestaltung an der Rittergasse vom «Delphin» bis zum Münster zu studieren und waren entsprechende Vorschläge zu machen. Dabei war zwischen Rittergasse und Freier Strasse in erster Linie an künftige Bauten für Verwaltungszwecke zu denken, wobei der Fremdkörper des roten Schulhauses zwischen Pfarrhaus und Delphin beseitigt werden dürfte, desgleichen der banale Turnhallenbau an der Rittergasse zwischen Bischofshof und Rotbergerhof. Bei der Gestaltung der Neubauten hatte lt. Programm die Bedingung einer guten architektonischen Einfügung ganz besondere Bedeutung. Es ist hier nicht nur die

Blick durch die Rittergasse gegen das Münster

1. Preis, Entwurf Nr. 46. Arch. HANS SCHMIDT, Basel. — Westfront der Rittergasse, Masstab 1 : 700