

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 11

## **Wettbewerbe**

### **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:** 01.04.2025

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

„Mischung gegen Kesselstein“, „Kaffeesatz“ und „Zwiebelschalen“, „Blechnitzel“, „Metallabfälle“, „Flintensteine“, „Porz'lanscherben“, „Kohle“, „Kalk“, „Hallogenin“, „Marohn's Antikesselstein“, „Verbenaöl“ und „Sumachblätter“, „Caramel“ und „Stickoxyd“, „Weinstein“, „Bleiwass“, „Galläpfel“, „Wermuthsalz“ und „Mandelöl“, „Carbolsäure“, „Ammoniak“, „Caraghen“ und „Malzkeime“, „Japansaures Doppelsalz“, „Bollings patentirtes Harz“, „Terpentinöl“, „Cochenille“, „Kochsalz“, „Asche“, „Talkpulver“, „Metalline“, „Natronlauge“, „Eisenaspähne“, „Kieselsteine“, „Pferdemist“ und „Ochsenblut“, „Tormentilla“, „Thon“ und „Theer“, lieber Leser willst noch mehr?

III. *Ofen und Züge.* Bei 1272 Kesseln oder 75 0/0 waren die Ofen und Züge gut erhalten, bei 35 Kesseln im Allgemeinen defect, bei 51 waren die Scheidewände defect und nicht anschliessend, bei 50 war Feuchtigkeit vorhanden und bei 3 fanden sich verbrannte Kesselfüsse vor. Die sogenannten Erle'schen „Verbesserungen“ verschwinden allmählig ganz oder theilweise und machen der bei uns schon längst üblich gewesenen bewährten gewöhnlichen Einmauerung wieder Platz. Die betreffenden Kesselbesitzer sind um eine Erfahrung reicher und um einige Tausend Franken ärmer geworden.

Als Résumé vorstehender Berichterstattung sei nachstehende tabellarische Zusammenstellung aufgeführt. Es wurden bei sämtlichen Kesseln des Vereins in Ordnung gefunden:

	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
I. Bei der äusserlichen Untersuchung	38	47	60	60	62	64
II. Bei der innerlichen Untersuchung:						
1. Kesselwandungen . . . . .	30	35	44	54	56	59
2. Reinigung . . . . .	46	57	64	68	72	74
3. Ofen und Züge . . . . .	50	60	62	67	73	75
4. Im Allgemeinen . . . . .	21	28	38	47	49	51

Damit wollen wir unsern Auszug aus dem Berichte des Herrn Ing. Strupler schliessen. Denselben sind noch werthvolle Mittheilungen über einen im Canton Glarus stattgefundenen Heizercurs, verbunden mit einem Wettheizen, sowie eine höchst interessante Zusammenstellung von Kesselexplosionen beigegeben, auf welche wir vielleicht in einer spätern Nummer zurückkommen werden.

## Correspondance.

Monsieur le rédacteur,

La lecture de l'article de M. Jean Meyer, sur les nouveaux essais de tracé entrepris pour la ligne d'accès méridionale du Simplon, m'engage à formuler les observations suivantes, que je vous prie de vouloir bien publier dans le plus prochain numéro de votre journal:

1<sup>o</sup> Un seul projet de tunnel en ligne droite figure sur le dessin de M. Meyer sous la dénomination de „I<sup>e</sup> variante“. Ce projet est identiquement celui que j'ai présenté sous le nom de „II<sup>e</sup> projet“ en 1879—1880 et auquel j'ai donné la préférence, dans une brochure spéciale sur la chaleur souterraine, écrite et publiée à cette époque.

2<sup>o</sup> La ligne d'accès avec pente de 22 pour mille, se raccordant au dit projet de tunnel, a été également étudié par moi sur les plans à l'échelle de 1 : 1000, levés sous ma direction, en 1876 et 1877. Son tracé figure même sur la reproduction chromo-lithographique de ces plans. Ce tracé est relaté dans l'article de M. Meyer, sous n<sup>o</sup> 3 page 57, sans que mon nom comme auteur soit cité.

Je me propose d'établir sous peu, dans une brochure spéciale, la supériorité incontestable que possède, sous le point de vue de l'économie générale, le tracé avec déclivité de 22 pour mille sur les divers autres tracés qui sont mentionnés dans l'article de M. Meyer. Il n'est pas indifférent, dès lors, d'éviter tout malentendu sur ma qualité d'auteur du tracé que j'aurai à défendre.

Lausanne, le 11 septembre 1882.

Avec haute considération

Lommel,  
ancien directeur de la construction et de l'exploitation  
de la compagnie du Simplon.

## Concurrenzen.

**Concurrenz für Entwürfe zu einem Vereinsgebäude für Architekten in Amsterdam.** — Zu dieser internationalen Concurrenz, auf welche wir in Band XV Nr. 24 aufmerksam gemacht haben, sind 18 Entwürfe eingesendet worden. Preise erhielten: die Herren von Els u. Schmitz zu Düsseldorf den ersten, Henry Evers in Brüssel den zweiten, Wiegand u. Heim in Hamburg den dritten.

**Zu der Concurrenz für Entwürfe für ein Börsengebäude in Leipzig,** welche bekanntlich auf den bloß 31 Mitglieder zählenden Verein Leipziger Architekten beschränkt wurde, (vide Band XVI Nr. 22 u. 23) sind nicht weniger als 25 Entwürfe (!) unter 23 Nummern eingesandt worden. Ein Bewerber hatte unter dem Motto: „variatio delectat“ 3 Entwürfe vorgelegt. Es hat sich somit, mit Ausnahme von 8 Mitgliedern, der ganze Verein an dieser Concurrenz betheilig. Ob bei einem derartigen Aufführen chinesischer Mauern zu Gunsten eines einzigen kleinen Vereines Gutes und Erspriessliches erzielt werden kann, scheint uns mehr als fraglich. Preise erhielten: die Herren Architect Hans Enger, Hofbaumeister Otto Brückwald und Architect W. A. Krobitzsch.

## Miscellanea.

**Eisenbahnunfall.** — Am 13. d. ist der um 7 Uhr 20 Min. von Bern abfahrende Luzerner Schnellzug in Folge eines Erdbebens auf offener Linie und bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 60 km per Stunde unterhalb Wohlhausen entgleist. Mit Ausnahme des Locomotivheizers Schmid, welcher innere Verletzungen erlitten haben soll, kamen Reisende und Zugpersonal mit dem Schrecken davon; der materielle Schaden ist verhältnissmässig nicht bedeutend. Es ist zweifellos festgestellt, dass der Zug mittelst sofortiger energischer Anwendung der Heberleinbremse seitens des Führers in kürzester Zeit zum Stehen gebracht und dadurch grosses Unglück verhütet wurde, indem ohne dieses continuirliche Bremssystem der Sturz des ganzen Zuges über die Bahnböschung in den Fluss unvermeidlich gewesen wäre. Die Direction der Jura-Bern-Luzern-Bahn kann sich zu ihrem entschiedenen und einsichtsvollen Vorgehen in der Bremsfrage gratuliren, da unzweifelhaft der in diesem einzigen Falle abgewendete Schaden die ganzen Einrichtungskosten der Heberleinbremse reichlich decken wird.

**Theaterbrände.** — Am 11. brannte das Theater in Löwen (Belgien) und am 12. dies das „Philharmonic-Theater“ in Islington (London) vollständig nieder.

† **Lorenz Rieder.** — Am 21. Juli starb in Folge eines Blutsturzes im Alter von 44 Jahren unser College: Lorenz Rieder, Maschineningenieur in Buenos-Ayres. Rieder ist im Canton Graubünden geboren; er besuchte die Schulen in Schiers (Prättigau) und Chur und setzte in München seine Studien fort. Seine erste Anstellung fand er in St. Gallen; dann trat er in die Werkstätte der Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur ein, um sich dort in der Praxis des Maschinenwesens zu vervollkommen. In den folgenden Jahren war Rieder in verschiedenen Maschinenbauwerkstätten in Vivis, Oldham und Manchester thätig. Im Jahre 1870 wurde er in Salerno als Chef der Maschinenwerkstätte von Herrn Wenner von St. Gallen angestellt. Nachher trat er in die Maschinenfabrik der Herren Escher, Wyss & Co. in Zürich ein. Während seines Aufenthaltes in Zürich war er ein eifriges und thätiges Mitglied des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins, der ihn in den Vorstand erwählte. Eine glänzende Stelle, die ihm in Buenos-Ayres angetragen wurde, bewog ihn vor 2 1/2 Jahren Zürich zu verlassen. Leider musste er dort seinen allzu frühen Tod finden.

**Eine electricische Eisenbahn vom Bahnhof Friedrichshafen b. Köpenick** in der Nähe von Berlin nach dem Mügelsee ist projectirt.

**Verband deutscher Baugewerksmeister.** — Vom 24—27 dies findet in Leipzig die Delegirten-Versammlung des Verbandes deutscher Baugewerksmeister statt.