

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 14

## **Sonstiges**

### **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>**

- Nr. 61, „Deutsch“;  
 Nr. 63, Monogramm (Hexagon im Kreise);  
 Nr. 67, „Saluti publicae“;  
 Nr. 68, „Publico consilio“;  
 Nr. 69, „Taunus“;  
 Nr. 70, „H. L.“;  
 Nr. 76, „Lucas“;  
 Nr. 79, „Kampf um's Dasein“.

Nachdem noch die Projecte 41, 61, 63 und 76 gegenüber den zurückbleibenden zurückgestellt waren, wurden nunmehr die Arbeiten Nr. 9 und 10, 15, 35, 48, 67, 68, 69, 70 und 79 zur engeren Wahl gestellt, aus diesen bei weiterer Prüfung noch ausgeschaltet Nr. 15, 67 und 70 und für die Prämiiirung nunmehr die Entwürfe 35, 69 und 79 herausgewählt. Die Abstimmung über den Werth dieser Projecte hinsichtlich der zu vertheilenden drei Preise ergab folgendes Resultat.

Es erhielten den:

1. Preis (6000 Mark) Nr. 35, die HH. Albert Neumeister in Wiesbaden und Prof. Ewerbeck in Aachen;
2. Preis (3000 Mark) Nr. 69, die HH. G. Heine und E. Bühring in Hannover;
3. Preis (1000 Mark) Nr. 79, Herr Johannes Vollmer in Berlin.

Seit dem 26. September sind sämmtliche Pläne in den Räumen der Gewerbeschule in Wiesbaden in geschickter Anordnung öffentlich ausgestellt. Die ganz überwiegende Zahl gehört der Stilfassung der Renaissance an, und zwar durch alle Stufen von strengerer italienischer Auffassung bis in die Spitzen der nordischen, namentlich deutschen Renaissance; auch die florentinische Art, wie beim Berliner Rathhaus, ist mehrfach vertreten; mindestens ein Thurm fehlt wohl nirgends, wird auch einige Male durch eine Kuppel ersetzt. Der Renaissance in verschiedenster Auffassung gehören 74 Pläne an, die übrigen 7 sind mehr oder minder frei gothisch behandelt; gerade hierunter sind übrigens recht interessante Arbeiten; wie denn auch der dritte Preis einer solchen Arbeit zu Theil geworden ist.

## Correspondance.

Monsieur le rédacteur,

Je ne veux pas trop prolonger la discussion sur les tracés du Simplon. Je pense en effet que votre journal ne se prête pas à une polémique trop continue, qui s'exercerait au détriment d'autres communications intéressantes. D'autre part je suis sur le point de corriger les dernières épreuves d'une brochure qui documentera les affirmations mieux que ne le peut faire un article de journal.

Je me borne donc pour aujourd'hui à relever deux points dans la réponse de M. Meyer, qui me paraissent être erronés:

1<sup>o</sup> Mon nouveau tracé a été élaboré en 1880—1881 et non pas en 1882; en tout cas longtemps avant les essais de tracé entrepris par la compagnie Suisse occidentale.

2<sup>o</sup> M. Meyer se contredit lui-même en affirmant que l'étude à 22 pour mille qu'il mentionne, s'applique à un tracé sur la rive droite de la Diveria. Sa communication page 57 de l'„Eisenbahn“ dit positivement ce qui suit:

„3<sup>o</sup>... Deux tracés avec rampes de 0,020 m et 0,022 m portant des „terrassements déjà construits.... Ces deux tracés empruntent la „rive gauche de la Diveria.“

Je me borne à l'énoncé de ces faits et désire renoncer à une nouvelle réplique.

Avec haute considération

Lausanne, 26 septembre 1882.

Lommel.

## Miscellanea.

Eisenbahnunfall bei Hugstetten. — Ausser dem unsern Lesern bereits bekannten vorläufigen Bericht hat der Commissär des deutschen Reichseisenbahnamtes, Geh. Ober-Reg.-Rath Streckert, vor wenigen Tagen im „Reichsanzeiger“ eine sehr einlässliche Berichterstattung über den Unglücksfall veröffentlicht, welcher sich in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, ferner in „Glaser's Annalen“ und im „Centralblatt der Bauverwaltung“ in extenso abge-

druckt findet. Den beiden letzterwähnten Fachblättern sind noch bildliche Darstellungen über den Zustand der Bahn und die Lage des Rollmaterials nach erfolgtem Unglück beigegeben. Leider gestattet uns der Raum nicht, den erwähnten Bericht mit der gleichen Ausführlichkeit wiederzugeben. Wir müssen uns deshalb unter Verweisung auf obige Zeitschriften auf einen kurzen Auszug beschränken, indem wir bemerken, dass einzelne der hauptsächlichsten Daten bereits von dem Einsender des an anderer Stelle dieses Blattes veröffentlichten Artikels über den nämlichen Gegenstand benutzt worden sind. Laut dem Bericht des Commissärs besteht der Oberbau der Bahn fast durchweg aus 102 mm hohen, 26,67 kg pro Meter schweren Eisenschienen, welche bei je 7,5 m Länge von 9 Schwellen aus Kiefern- und Eichenholz unterstützt werden. Die Verlegung erfolgte mit schwebendem Stoss. Dieser Oberbau wird allmählich durch einen ungleich schwereren, aus Stahlschienen von 129 mm Höhe und 36 kg Gewicht pro Meter, die auf eisernen Querschwellen ruhen, ersetzt; diese Ersetzung erfolgte bis jetzt auf 1,250 km Länge, welche nahe vor der Unfallstelle liegen. Der Commissär erklärt, dass der Bahnkörper in gutem Zustande sich befand, dass der Oberbau insbesondere vor und hinter der Unfallstelle (km 5,5) eine normale Lage hatte, dass überall die richtige Spurweite vorhanden war, die Schwellen, Schienen und deren Befestigungen und Verbindungen einem betriebs-sicheren Zustande entsprachen, dass nirgends eine Lockerung der Verbindungen sich zeigte und das Bettungsmaterial von guter Beschaffenheit und reichlich zwischen den Schwellen vorhanden war. Er zieht hieraus die Folgerung, dass der Zustand der Bahn und speciell des Oberbaues, sowie die Stärke des letzteren als ausreichend stark für Züge angesehen werden kann, die mit einer Geschwindigkeit gefahren worden, wie die seither auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge. Desgleichen erklärt der Commissär die Verwendung einer Güterzugmaschine im vorliegenden Falle mit der Sicherheit des Zuges als wohl vereinbar und er nimmt auf Grund vorliegender Indizien fernerweit an, dass der Zug selbst bei der Abfahrt vom Bahnhofe Freiburg in einem guten und betriebsfähigen Zustande sich befunden habe. Daraus ergibt sich denn die Consequenz, dass weder der Zustand der Bahn noch der des Zuges für den Unfall verantwortlich zu machen sind. Das Bahngleise zeigte bereits 226 m von der Unfallstelle die erste Spur einer äussern Einwirkung und 56 m weiter den Anfang einer Schienenverbiegung. Insbesondere der Umstand, dass die Locomotive und der Tender bei angezogener Bremse einen Weg von ca. 40 m ausserhalb des Geleises in sumpfigem Wiesengrund zurückzulegen vermochten, ehe sie zum Stillstande kamen und ähnliche Wege auch von den Wagen, nach Abtrennung von der Locomotive, gemacht wurden, gestattet den Schluss, dass der Zug im Augenblick der Entgleisung sich mit einer sehr grossen Geschwindigkeit bewegt habe und dass entweder der Locomotivführer dieselbe zu regeln oder zu vermindern versäumt oder dass seitens des Bremserpersonals den etwa von ihm gegebenen Signalen gar nicht oder nicht rechtzeitig Folge gegeben ward. Im Uebrigen ward der Regulator der Maschine in einem Zustande vorgefunden, der es wahrscheinlich macht, dass der Locomotivführer Contredampf zu geben unterlassen hat. Der Commissär lässt über die specielle Art und Weise, in welcher der Unfall sich vollzogen hat, die beiden Annahmen zu, dass entweder die Maschine, etwa bei plötzlichem Bremsen derselben, durch den nachfolgenden schweren Zug aus dem Geleise gedrängt oder aber, dass bei zu grosser Fahrgeschwindigkeit durch die schlingenden Bewegungen von Maschine und Wagen das Geleise auseinander gedrückt ward.

Statue von Becquerel. — Zum Gedächtniss an den um die Lehre von der Electricität und dem Magnetismus hochverdienten Physiker Becquerel ist in seinem Geburtsort Chatillon-sur-Loing (Loiret) eine Statue errichtet worden. Die Enthüllung des Denkmals fand unter Beisein des Ministers Cochery und einer grossen Anzahl von Gelehrten statt. Das Denkmal hat 3 m Höhe und stellt Becquerel dar, wie er die Wirkung eines electrischen Apparates erklärt.

Leuchthurm auf dem Rothen Sande in der Wesermündung. — Ob-schon das Fundament des Leuchthurmes auf dem Rothen Sande, welches unter Zuhülfenahme von comprimierter Luft hergestellt werden sollte, im Jahre 1881 in Folge Zusammenwirkens ungünstiger Umstände völlig zerstört worden ist (vide unsere Zeitschrift Bd. XVI Seite 52), hat doch das Tonnen- und Bakenamt in Bremen laut dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ beschlossen, einen neuen Leuchthurm zu errichten und zwar unter Benutzung derselben Fundirungs-

methode. Dieser bemerkenswerthe Beschluss der betreffenden Behörde ist sehr anzuerkennen, da nur auf diese Weise die volle Berechtigung zur Wahl der Gründungsweise nachgewiesen werden kann. Der neue Leuchthurm, dessen Fertigstellung die Firma Harkort übernommen hat, weicht in seinen Abmessungen nur wenig vom Plane des zuerst entworfenen ab und soll in der Nähe der ursprünglich für die Errichtung eines Thurmes in der Wesermündung vorgesehenen Stelle erbaut werden. Die bei der ersten Gründung des Thurmes gemachten Erfahrungen werden selbstredend in vollem Umfange benutzt werden und es ist anzunehmen, dass dieselben genügen, um den Bau des neuen Leuchthurmes in der beabsichtigten Weise zum guten Ende führen zu können.

Diese Wiederaufnahme der Baute kann für die beteiligten ohne ihr Verschulden und nur durch höhere Gewalt arg geschädigten Unternehmer eine Genugthuung sein, obschon ihnen dadurch der Schaden, den sie in höchst bedauerlicher Weise erlitten haben, nicht ersetzt wird.

**Electricische Ausstellung in London.** — Ueber die bereits in Nr. 7 dieses Bandes erwähnte electricische Ausstellung, welche im Aquarium zu Westminster vom 1. November d. J. bis zum 1. März 1883 abgehalten wird, erfährt die „Electrotechnische Zeitschrift“, dass sich diese Ausstellung hauptsächlich auf die Entwicklung des Telephons, der electricischen Beleuchtung, der Uebertragung von Kraft und andere practische Anwendungen der Electricität erstrecken soll. Diesem soll sich eine, soweit irgend möglich, vollständige Sammlung älterer Apparate anschließen. Um übermäßige Ausdehnung einzelner Ausstellungen zu vermeiden, ist festgesetzt, dass keinem Aussteller mehr als 40 Pfd. Betriebskraft zur Verfügung gestellt werden soll. Es wird auch beabsichtigt, diese Ausstellung für practische und nützliche Versuche nutzbar zu machen, um den wirklichen und relativen Werth der vorgeführten Beleuchtungssysteme festzustellen. Auf Grund dieser Versuche soll dem besten System der Glühlichtbeleuchtung ein Preis von 100 Guineen zuerkannt werden; jeder Aussteller, der sich um diesen Preis bewirbt, soll einen Kandelaber mit 100 Lichtern aufstellen. Die Dauer der Beleuchtung während der Zeit der Ausstellung wird etwa 800 Stunden sein und man wird bei der beabsichtigten häufigen Wiederholung der Versuche sichere Resultate über den relativen Werth der verschiedenen Systeme erhalten. — In ähnlicher Weise will man auch die Batterien zur Aufspeicherung von Electricität prüfen und für das beste System derselben einen Preis von 100 Guineen aussetzen. Es sollen hierbei auch solche Batterien zugelassen werden, welche, einer Centralstation beigegeben, durch kleine transportable Drähte sechs Glühlichtlampen speisen. — Als Ingenieur der Ausstellung wird W. D. Gooch (17 Royal Exchange, London E. C.) thätig sein. — Nach „Electrician“ (Bd. 9, S. 290) werden ausser den obigen noch für folgende Gegenstände Preise ausgesetzt: 1. für die beste Methode der Heizung durch Electricität; 2. für die beste Isolirmasse für Leitungsdrähte; 3. für den besten Gas- oder Wassermotor zum Betriebe von Dynamomaschinen. — Die Preisrichter sollen von wissenschaftlichen Gesellschaften ernannt werden.

Die Verbesserung der Acustik eines Raumes durch ausgespannte Drähte wurde kürzlich in der Berliner Thomaskirche angewendet. Die betreffende Methode hat sich derart bewährt, dass sie nunmehr auch in der Nicolaikirche in Potsdam zur Anwendung kommen soll.

**Arlbergbahn.** — Der Fortschritt der Arbeiten im grossen Arlberg-tunnel während des Monats August ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge am 31. Juli	2353,1 m	3005,9 m	5359,0 m
„ „ 31. Aug.	2513,0 „	3152,4 „	5665,4 „
Firststollenlänge „ 31. Juli	2107,3 „	2847,2 „	4954,5 „
„ „ 31. Aug.	2301,6 „	2983,1 „	5284,7 „

**Maschinenausfuhr Englands.** — Die Berichte des „Board of trade“ weisen über den Export an Maschinen in den Monaten Mai bis August (für die Monate Januar bis Mai vide Bd. XVI Nr. 14 und 23) 1882 folgende Zahlen auf (Werth in Franken 1 £ = 25 Fr.)

Export	im Mai	Juni	Juli	August	Jan.—Aug.
Dampfmaschinen	7 855 300	8 229 175	8 936 775	7 757 150	59 313 725
Andere Maschinen	18 421 025	18 330 200	18 426 450	18 911 650	136 155 475
	26 276 325	26 559 375	27 363 225	26 668 800	195 469 200

In der Periode von Anfang Januar bis Ende August des Vorjahres betrug der Werth der Ausfuhr von Dampfmaschinen bloss 54 689 125 Fr. und derjenige der Ausfuhr von anderen Maschinen nur 99 134 525 Fr.,

so dass sich der Gesamtwert der beiden Kategorien auf nicht mehr als 153 823 650 Fr. bezifferte.

Im laufenden Jahr waren die besten Abnehmer von Dampfmaschinen: Deutschland, Frankreich, Russland, Australien und Brit. Indien; von anderen Maschinen: Russland, Deutschland, Australien, Frankreich und Brit. Indien.

H. W. L.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** — Der an den neuerrichteten Lehrstuhl für Eisenbahnbau berufene Professor Gerlich wird seine Vorlesungen schon mit dem künftigen Wintersemester beginnen.

**Erfindungsschutz.** — Die Vorstände einer Anzahl schweizerischer technischer und industrieller Vereine laden sämtliche Interessenten an der Erfindungsschutzfrage auf Sonntag, den 8. dies, Vormittags 11<sup>1/2</sup> Uhr in die Bahnhof-Restaurations Olten ein, um zu bestimmen, ob und in welcher Weise erneute Anstrengungen betreffend die Einführung des Erfindungsschutzes gemacht werden sollen.

**Quaiannehmung in Zürich.** — Die Quaibaudirection hat den eisernen Oberbau und Brückenbelag der Quaibrücke über den Schanzengraben an die Mindestfordernden: HH. Bosshard & Co. in Näfels für 54 500 Fr. vergeben. Die Brücke wird 20 m breit und soll bis zum 15. Juli 1883 vollendet sein. Fundirung und Mauerwerk werden von den Unternehmern der übrigen Quaibauten hergestellt.

**Strassenbahn in Zürich.** — Am 2. d. fand die feierliche Eröffnung des Betriebes des gesammten Zürcher Tramwaynetzes statt. Bezüglich näherer Angaben über den Bau und Betrieb dieses Unternehmens verweisen wir auf die in Band XV, Nr. 21 und 22 unserer Zeitschrift erschienenen detaillirten Angaben.

**Internationale Ausstellung in Amsterdam.** — Am 1. Mai 1883 findet in Amsterdam eine internationale Ausstellung für Colonien- und Ausfuhrerzeugnisse statt, welche bis Ende September gleichen Jahres dauern wird. Mit derselben ist eine Specialausstellung für Werke der bildenden Künste (Gemälde, Bildhauerwerke, Stiche, Radirungen, Aquarellen und Entwürfe des Baukünstlers), welche in der Zeit vom 1. Januar 1879 bis zur Eröffnung der Ausstellung geschaffen worden sind, verbunden. Das Ausstellungsreglement kann beim Generalcommissär der internationalen Ausstellung in Amsterdam bezogen werden.

**Prüfung von Eisen und Stahl.** — An der in Wien stattgehabten Versammlung der Mitglieder des „Iron and Steel Institute“ machte der Geh. Bergrath Dr. Wedding aus Berlin, im Anschluss an ein Referat über die preussischen Versuchs- und Prüfungsanstalten, die Anregung zur Bildung einer internationalen Commission, welche sich mit der Vereinbarung von Normen für die Gleichheit der Prüfungen von Constructionsmaterialien zu beschäftigen hätte. Obschon die Schwierigkeiten, welche sich einer derartigen internationalen Vereinigung voraussichtlicher Weise entgegenstellen werden, nicht unterschätzt werden dürfen, so ist das anzustrebende Ziel ein so bedeutsames und für die Interessenten ein so wichtiges, dass diese Anregung gewiss allerwärts nur mit Freude begrüsst wird.

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

## Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht:

On cherche un ingénieur-dessinateur mécanicien comme sous-chef ou chef des études d'un bureau de dessin de construction. (306)

Ein Maschineningenieur als Bureauchef nach Russland. Erfahrungen im Bau und Anlage von Wassermotoren und Dampfmaschinen erforderlich. (307)

Ein Constructeur für Motoren, Mühlen und Zuckerfabriken nach Argentinien. (308)

Auskunft ertheilt:

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