

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 24

Nachruf: Ott, G.

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: 30.03.2025

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

den Canton Zürich Herr Stadtpräsident Dr. Römer das Wort. Dazwischen erklangen Gesänge der Harmonie und des Männerchors Zürich, sowie des Männerchors Enge, dessen Ehrenmitglied der Verstorbene gewesen war. Nach der Leichenfeier in der Fraumünsterkirche bewegte sich der Zug unter Fackelbeleuchtung nach dem Friedhofe der Gemeinde Enge, wo der Verstorbene neben dem Grabe seiner Gattin beerdigt wurde.

† **G. Ott.** — In der Nacht vom 2./3. dies verunglückte unser College Ingenieur und Oberst G. Ott in Bern, indem er, wahrscheinlich in Folge eines Fehltrittes, in den Aarecanal fiel und ertrank. Seine Leiche wurde erst am 6. dies aufgefunden. G. Ott war der Chef der berühmten Brückenbauwerkstätte G. Ott & Co. in Bern, die in Folge ihrer kühnen Bauten in der Schweiz und im Auslande sich eines gerechtfertigten Ansehens erfreut.

† **Friedrich Dieterlé.** — Am 15. November verschied in Wien der Oberinspector der Direction für österreichische Staatseisenbahnbauten, Friedrich Dieterlé, in seinem 54. Lebensjahre am Schlagfluss. Der Verstorbene wird manchem unserer schweizerischen Collegen noch in gutem Andenken sein, da er im Jahre 1856 unter Herrn von Nördlings Leitung als Stellvertreter desselben am Bau der damaligen Oron-Bahn (Lausanne-Freiburg-Bern) mitwirkte. In der gleichen Eigenschaft war er dann von 1857 bis 1870 beim Bau des grossen Centralbahnnetzes in Frankreich thätig und trat sodann mit Herrn von Nördling im Jahre 1870 in den österreichischen Staatsdienst über, wo er sich bis zu seinem Lebensende einer einflussreichen und geachteten Stellung zu erfreuen hatte.

Miscellanea.

Zur Bremsfrage. — Eine für die Einführung von Vacuumbremsen keineswegs zur Empfehlung dienende Nachricht kommt aus Berlin. Laut einer Mittheilung der „Tribüne“ wurde nämlich letzten Sonntag in Folge der plötzlich eingetretenen Kälte der Betrieb auf der dortigen Stadtbahn gestört, da die für die Züge zur Verwendung kommenden Vacuumbremsen eingefroren waren und vor dem Weiterfahren erst wieder aufgethaut werden mussten — In Holland tritt im Mai 1883 ein königl. Decret in Kraft, nach welchem bei Expresszügen, welche mit einer grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren, die Maschinen, Tender, Wagen und Gepäckswagen mit automatischen continuirlichen Bremsen und zwar nach einem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen oder genehmigten System versehen sein müssen; dergleichen sind automatische Bremsen nach vorgeschriebenen oder genehmigten Systemen nach speciellem Auftrag des Ministeriums für öffentliche Arbeiten auch an Maschinen, TENDERN, Wagen und Gepäckswagen jener Personenzüge anzubringen, welche selbst mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren.

Electriche Beleuchtung von Eisenbahnzügen. — Auf der Paris-Mittelmeer-Bahn wurden Versuche über die Beleuchtung der Wagen mit Incandescenzlampen gemacht, die zur Befriedigung ausgefallen sein sollen. Der electriche Strom wurde durch eine Gramme'sche Maschine und 30 Faure'sche Accumulatoren erzeugt.

Arlbergbahn. — In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. d. M. hat der Handelsminister eine Vorlage, betreffend die Erhöhung des für den Bau der Arlbergbahn pro 1882 bewilligten Credits von 5500000 fl. auf 7500000 fl. eingebracht. In der Motivirung wird darauf hingewiesen, dass seit Beginn des Jahres 1882 die im Bauvertrage vorgezeichnete Leistung von zusammen 6,6 m Stollenbohrung per Kalendertag wesentlich überholt worden und bisher eine Durchschnittsleistung von ca. 10 m per Kalendertag im Jahre 1882 zu verzeichnen ist. Die unerwarteten Baufortschritte und insbesondere die Mehrleistungen beim Tunnelbau erheischen aber namentlich mit Rücksicht auf die mit dem weiteren Vordringen der Tunnelbauarbeiten steigenden Einheitspreise und die im Vertrage für jeden Tag Zeitgewinn festgesetzten Prämien einen bedeutenden Mehraufwand, für welchen der pro 1882 bewilligte Credit um so weniger ausreicht, als dieser Mehraufwand auch durch die anderweitigen gleichzeitigen Vergebungen erzielten Ersparnisse nicht aufgewogen wird.

Ueber den Fortschritt der Arbeiten im grossen Arlbergtunnel während des Monats October geben folgende Zahlen Auskunft:

| | Westseite | Ostseite | Total |
|---------------------------------|-----------|----------|----------|
| Sohlenstollenlänge am 30. Sept. | 2643,6 m | 3306,5 m | 5950,1 m |
| „ „ 31. Oct. | 2793,8 „ | 3450,6 „ | 6244,4 „ |
| Firststollenlänge „ 30. Sept. | 2415,5 „ | 3118,8 „ | 5534,3 „ |
| „ „ 31. Oct. | 2537,0 „ | 3288,7 „ | 5825,7 „ |

Brückeneinstürze in England. — Am 24. November fand in der Nähe von Bromley an der London-Chatam-Dover-Eisenbahn der Zusammensturz einer alten, die Eisenbahn überschreitenden, gewölbten Wegüberführung statt. Bei einer Revision derselben waren Risse in dem aus Ziegeln hergestellten Gewölbemauerwerk des mittleren Bogens entdeckt worden, dessen sofortiger Abbruch deshalb von dem Aufsichtsbeamten angeordnet und mit Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs, im Uebrigen aber ohne jeden Unfall bewerkstelligt worden war. Am Tage nach Beendigung des Abbruchs der Mittelöffnung stürzte der eine seitliche Bogen ein und erschlug sieben Arbeiter, die sich trotz des an sie ergangenen Verbotes in eine unter diesem Bogen errichtete Hütte begeben hatten. — Der zweite Brückeneinsturz geschah am 27. Nov. bei Turiff in Aberdeenshire im östlichen Schottland. Derselbe wurde veranlasst durch den Bruch eines von den zwei eisernen Hauptträgern einer Strassenunterführung. Der Bruch erfolgte genau in der Mitte des etwa 12 m langen Trägers, nachdem die Locomotive und ein Wagen denselben bereits überschritten hatten. Die folgenden Wagen fielen auf die etwa 4,5 m tiefer liegende Strasse und verhinderten durch vollständige Ausfüllung der Oeffnung den Nachsturz der letzten Wagen des Zuges. Bei diesem Unglücksfall haben fünf Personen das Leben eingebüsst und elf sind schwer verletzt worden.

Ausstellung in Edinburg. — Vom 22. December dieses bis zum 3. Januar nächsten Jahres findet in Edinburg eine Ausstellung von Gemälden, Zeichnungen, Skizzen, Stichen, Photographien und Sculpturen aus dem Gebiete der Architectur statt. Dieselbe wird von dem dortigen Architektenverein veranlasst und organisiert.

Die Ruinen der Tuilerien zu Paris wurden in der am 4. d. stattgehabten Auction von den bekannten Unternehmern Picard & Lapeyre, welche auch die Ausstellungsgebäude von 1878 auf dem Marsfelde gekauft hatten, um 33000 Fr. erstanden. Folgende Theile des abgebrannten Königsschlusses sollen erhalten und, sei es in den Anlagen des Trocadero, sei es im Garten von St. Cloud, aufgestellt werden: die ganze Grundmauer des von Philipp Delorme gebauten Mittelpavillons, sowie die Statuen, die Capitale und 13 Säulen.

Ueber die Hochwasserstände des Rheins werden dem „Schiff“ von augenscheinlich zuverlässiger Seite ausführlichere Mittheilungen gemacht, denen wir Folgendes entnehmen: Regelmässige tägliche Beobachtungen des Cölner Pegels, welcher für die preussische Rheinstrecke als der zur Vergleichung der Hochwasserstände geeignete Hauptpegel betrachtet wird, liegen seit 71 Jahren, seit 1811, vor. Von diesen Jahren hat das gegenwärtige den höchsten Wasserstand von 9,52 m am Cölner Pegel gebracht, welcher über das bisherige grösste Hochwasser dieses Jahrhunderts — 9,34 m im Jahre 1845 — noch um 18 cm hinausgeht. Das arithmetische Mittel aller höchsten Wasserstände seit 1811 beträgt 6,746 m oder 21 Fuss 6 Zoll; während der mittlere Jahreswasserstand nach den 71jährigen Beobachtungen 2,864 m ist. Der gemittelte höchste Wasserstand wurde in 35 Jahren überschritten, in den übrigen 36 Jahren jedoch noch nicht erreicht. Die geringsten Hochwasserstände von 5 m Pegelhöhe und darunter haben sich in 8 Jahren, aussergewöhnlich hohe Wasserstände von 8 m und darüber in 13 Jahren ereignet. Nach einer Zusammenstellung aus den letzten 71 Jahren tritt das Hochwasser des Rheins am häufigsten im Januar ein, dann folgen die Monate Februar, März und December. Der diesjährige aussergewöhnlich hohe Wasserstand im November wurde dadurch veranlasst, dass die im ganzen Niederschlagsgebiet des Rheines und seiner Nebenflüsse gefallenen starken Schneemassen plötzlich mit Regen abgingen, wodurch der bereits durch anhaltende Regengüsse im Herbst d. J. sehr angeschwollene Strom zu der ganz ausserordentlichen Höhe von 9,52 m am Cölner Pegel anwuchs. Man kann annehmen, dass bei diesem Hochwasserstande im Rheinstrome annähernd 6200 bis 6800 m³ oder etwa 20000 bis 220000 Cubikfuss Wasser in jeder Secunde abfliessen.

Universitätsgebäude in Strassburg. — Von den neuen Universitätsgebäuden in Strassburg sind im letzten Monat das chemische, physikalische und botanische Institut bezogen worden. Die Eröffnung des allgemeinen Collegiengebäudes wird voraussichtlich im nächsten Jahr stattfinden.