Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Eine ganz ähnliche Einrichtung ist für die Bestimmung der Wärme, welche an den zweiten Kessel K_2 abgegeben wird, vorhanden.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Programme de la XXVIIIme Réunion de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes à Neuchâtel

les 17, 18 et 19 Août 1879.

Dimanche 17 Août.

Réunion de l'assemblée des délégués à l'Hôtel-de-Ville. (L'heure et l'ordre du jour de cette réunion seront fixés ultérieurement).

7 h. du soir: Soirée familière au Cercle du Musée, réception des membres et distribution des cartes de fête.

Lundi 18 Août.

8 h. du matin: Assemblée générale au Château de Neuchâtel.

a. Lecture des procès-verbaux des assemblées de Zurich.

b. Discours d'ouverture du Président.

c. Fixation du lieu et de l'époque de la prochaine réunion.

d. Rapports et discussions sur la réorganisation de l'école polytechnique fédérale.

e. Divers.

La Collégiale et la nouvelle Salle du Grand-Conseil pourront être visitées de 7½ h. à midi.

Midi et demie: Déjeuner à la galerie Léopold Robert ou au Cloître.

2 h. Course aux travaux de la correction supérieure des Eaux du Jura, départ par bateau spécial jusqu'à Hageneck le long des rives du lac et de la Thielle et retour à Neuchâtel.

7 h. Dîner à la galerie Léopold Robert et soirée familière au Cercle du Musée.

Mardi 19 Août.

7 h. du matin: Départ par train spécial pour Boveresse (ligne Franco-Suisse).

8¾ h. Deuxième séance à St-Sulpice.

a. Conférence sur les ciments et leur fabrication par *M. Walther*, ingénieur.

b. Communications diverses.

10 h. Visite de la fabrique de Ciment Portland de St-Sulpice et des sources de l'Areuse.

Midi: Déjeuner à Fleurier.

2 h. Départ de Boveresse.

3¼ à 7½ h. Excursion en ville sous la conduite de membres de la Section neuchâteloise.

8 h. Expérience d'éclairage électrique. Banquet officiel à l'Hôtel du Mont-Blanc et clôture de la fête.

Mercredi 20 Août.

Course facultative à la Chaux-de-Fonds sous la conduite de membres de la Section habitant cette localité.

Neuchâtel, Juillet 1879

Au nom du Comité local

Le Vice-Président, **C. Alfred Rychner**, architecte.

Le Secrétaire, **Ant. Hotz**, ingénieur.

N. B. — Le prix de la fête est fixé à 20 francs pour les 2 journées du 18 et 19 et à 12 francs pour une journée seulement. Ce prix comprend les courses en bateau et en chemin de fer et les divers repas mentionnés dans le programme.

En cas de mauvais temps la course en bateau à vapeur sera remplacée par une séance de communications techniques à l'Hôtel-de-Ville, et par la visite des musées at collections. Les mêmes facilités accordées par les Compagnies de chemins de fer lors de la réunion de Zurich, seront probablement accordées aux membres de la Société se rendant à Neuchâtel, il sera prochainement inséré une communication à ce sujet dans *l'Eisenbahn.*

Kleine Mittheilungen.

Nachstehend theilen wir eine Notiz der deutschen Bauzeitung Nr. 52 hauptsächlich für diejenigen unserer Leser mit, die noch immer der Ansicht huldigen, die Techniker, welche in der Schweiz insbesondere öffentliche Stellungen bekleiden, seien viel zu hoch salarirt.

Personalien von der Gotthard-Bahn. Ueber den vielbesprochenen, am 1. Januar 1879 erfolgten Austritt des Ober-Ingenieurs Hellwag von der technischen Leitung des Bahnbaues, bezüglich dessen einige authentische Aufklärungen in dem Geschäftsberichte der Direction pro 1878 wohl nicht mit Unrecht erwartet werden durften, finden wir an der betreffenden Stelle des uns soeben zugegangenen Berichts folgende höchst lakonische Auslassung:

„Nachdem die Stellung des Herrn Ober-Ingenieurs Hellwag zu der Gotthardbahn-Gesellschaft in Folge verschiedener Vorkommnisse unhaltbar geworden war, haben wir uns genöthigt gesehen, denselben unter Berufung auf Art. 1 und 8 der allgemeinen Vorschriften für die Beamteten und Angestellten der Gotthardbahn vom 24. Juni 1872 auf Ende Dezember 1878 von der Stelle eines Ober-Ingenieurs unserer Unternehmung zu entlassen. Da Hr. Hellwag die rechtliche Zulässigkeit seiner Entlassung bestreiten, event. Schadenersatz verlangen zu können glaubte, so muss der entstandene Rechtsstreit schiedsrichterlich ausgetragen werden."

Da der „Geschäftsbericht" das Datum des 4. Juni 1879 trägt, so ist zu vermuthen, dass der „Fall Hellwag" seine endgültige Erledigung bis heute noch nicht gefunden hat. Vielleicht steht mit der Angelegenheit der Inhalt einer Nachricht der N. Z. Z. in Zusammenhang, laut welcher der Schweizer. Bundesrath den Beschluss gefasst hat, das bisherige *technische Inspectorat der Gotthardbahn* (u. W. von *Köller* verwaltet) eingehen zu lassen und die Functionen desselben dem neu zu bestellenden „Inspector des Eisenbahnwesens" zu übertragen, welchem speziell für die Gotthardbahn während der Bauzeit derselben ein „Adjunkt" beigegeben werden wird. Es sollen zwei Control-Ingenieure ernannt werden, von denen der eine an den nördlichen, der andere an den südlichen Zufahrts-Linien seinen Wohnsitz haben soll.

„Der Bundesrath", so heisst es wörtlich in der betreffenden Nachricht, „legt mit Recht grosses Gewicht darauf, als Control-Ingenieure Männer von erprobter Tüchtigkeit, mit gediegener Bildung und practischer Erfahrung zu gewinnen und verlangt desshalb von der Bundesversammlung die Ermächtigung, jedem derselben eine Jahres-Besoldung bis auf 8000 Fr. auswerfen zu dürfen."

Eines Commentars dazu, wie hoch nach diesem Antrage „erprobte Tüchtigkeit, gediegene Bildung und practische Erfahrung" der Techniker vom Schweizer. Bundesrathe angeschlagen werden, bedarf es hierzu nicht; die einzige Anführung mag indessen angezeigt sein, dass selbst unter den heutigen arbeitslosen Zuständen der Technikern in Deutschland, sich in diesem Lande doch kaum eine namhafte Anzahl von Männern der angegebenen Qualitäten würde auffinden lassen, welche geneigt sein möchten, die beiden vom Schweiz. Bundesrath zu besetzenden Control-Ingenieurs-Posten, bei 8000 Fr. Gehalt als etwas sonderlich Erstrebenswerthes anzusehen. —

* * *

Literatur.

Unter den Zusammenstellungen der Fahrtenpläne der schweiz. Bahnen, Dampfboote und Posten zeichnet sich dieses Jahr der neu erschienene *Schweizer. Conducteur* (Verlag von J. A. Preuss in Zürich. Preis 50 Cts.) aus und hat gegenüber den andern ähnlichen Publicationen einige Vorzüge. Die Postverbindungen sind vollständiger angegeben und sodann ist am Kopf jedes Fahrtenplanes auf die betreffenden Anschlüsse durch Verweisung auf die Seitenzahl Rüchsicht genommen. Die beigegebene Karte ist ziemlich gross und recht deutlich.

* * *

Berichtigung.

Nr. 2, Seite 11, Vereinsnachrichten: In der Sitzung des 21. Juni 1879 der *Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes* wurde nicht Hr. Gonin in die Commission zur Begutachtung der Construction Schwarz gewählt, sondern Herr Grenier.

Auch war es Herr Carrard und nicht Herr Gonin, welcher die Anregung bezüglich der Kasernen-Concurrenz brachte.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 33,60 m/, Airolo 33,40 m/, Total 67,00 m/, mithin durchschnittlich per Tag 9,55 m/.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 20,26 m/, Airolo 14,90 m/, Total 35,10 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 5,00 m/.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 1 501,40 m/.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an

John E. Icely, Ingenieur, Zürich.

Druck und Verlag von Orell Füssl & Co. in Zürich.