

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 21

Vereinsnachrichten

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: 22.02.2026

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

Société des Arts de Genève.

Prix De la Rive.

(Article antérieur Vol. III, No. 24, pag. 221.)

La Société des Arts de Genève est une ancienne association qui célèbre maintenant son centième anniversaire, et qui durant son existence déjà longue a travaillé avec fruit à l'avancement des arts, des sciences appliquées, ainsi que de l'agriculture. Elle a eu l'honneur de posséder dans son sein presque toutes les illustrations genevoises et, libre de toute attache officielle, elle espère que son second siècle sera fécond en utiles créations comme l'a été le premier.

Entre autres prérogatives c'est elle qui tous les cinq ans doit décerner un prix fondé par M. le professeur **De la Rive**. Le but de ce prix est de récompenser la découverte la plus utile à l'industrie genevoise. Une commission composée de personnes compétentes a été chargée de s'occuper de cette question pour cette année et après avoir étudié son sujet avec soin, elle a proposé, et la Société a décidé, de partager le prix en trois, une grande médaille d'or et deux accessits de chacun Fr. 250 avec médaille d'argent.

La grande médaille d'or a été attribuée à **Mr. Albert Schmid**, ingénieur-mécanicien de Zurich, ancien élève de l'école polytechnique Suisse, pour son hydromoteur bien connu des lecteurs de cette feuille et qui depuis quelques années est construit à Genève dans les ateliers de la Société des instruments de Physique. Ces appareils si commodes, si économiques et si ingénieux, sont déjà installés, au nombre de quarante dans la seule ville de Genève et sont mus par la distribution d'eau de la machine hydraulique municipale. Il sont surtout utiles pour la petite industrie et leur emploi tend à s'étendre de jour en jour.

Les deux accessits égaux ont été attribués l'un à **Mr. Charles Richard**, photographe, qui a découvert un procédé pour fond de photographies en émail parfaitement inaltérable, plus inaltérable qu'aucun autre procédé, et servant soit pour les portraits, soit pour l'ornementation et la bijouterie.

L'autre accessit a été attribué à **Mr. Ferdinand Alder**, mécanicien, inventeur d'une machine fort ingénieuse dans laquelle il applique le procédé de **Mr. Leschot** pour tailler les sillons des meules de moulin. Ce procédé consiste à sertir des diamants noirs sur des outils auxquels on imprime un mouvement rotatif accéléré et à entamer ainsi la pierre dure. Si l'idée de l'outil appartient à **Mr. Leschot**, l'application aux meules et la construction de la machine est bien de **Mr. Alder**. Outre le gain considérable de temps qu'elle procure, la machine **Alder** évite un grave inconvénient qui est celui des dangers que la taille à la main faisait courir aux ouvriers par le fait de la poussière siliceuse au milieu de laquelle ils vivaient et qu'ils étaient obligés de respirer. Les meuniers seuls peuvent apprécier à sa juste valeur l'utilité de cette machine, et la meilleure preuve de la réussite est que 500 machines ont été déjà commandées à l'inventeur!

La Commission du prix a examiné aussi la question de savoir si **M. Leschot** lui-même ne devait pas recevoir le prix **De la Rive** pour son invention du forage des trous de mine au diamant. Son idée est appliquée à plusieurs tunnels en Amérique, c'est avec ce procédé qu'on a fait le sondage de Rheinfelden et il est probable que la réussite de ce sondage engagera à généraliser l'emploi de ce procédé. Mais les conditions que **Mr. De la Rive** lui-même a imposées pour son prix ont dû mettre **M. Leschot** hors de concours; toutefois sur la proposition de la Commission, la Société des Arts a décidé de lui délivrer une récompense extraordinaire à l'occasion du centenaire de la Société et cette récompense consistera en une grande médaille d'or.

L'«Eisenbahn» a publié dans son temps une partie des programmes des concours par lesquels la Société entendait célébrer son anniversaire séculaire. Un certain nombre de travaux ont été présentés et des prix décernés, mais les concours qui ont le mieux réussi sont plutôt ceux dont les sujets étaient en dehors des matières dont s'occupe ce journal. Un prix d'encouragement de 250 Fr. a pourtant été donné à **Mr. Edouard Lullin**, ingénieur, pour son mémoire sur un établissement qu'il

serait utile de créer dans le Canton de Genève pour favoriser le développement de l'industrie genevoise, et un prix d'encouragement à **M. François Bernard** pour sa méthode de fabrication des ressorts spiraux.

* * *

Ergänzung zum Artikel „Fortschritte im Eisenbahn-Oberbau“

in letzter Nummer. (Nr. 20).

Herr **Stierlin** reclamirt gegen die Behauptung in der Bemerkung der Redaction (Seite 267): „Hinsichtlich der Grösse dieser Auflagerfläche steht dieses (sein) System den Querschwellen nach.“ Indem bei jeder gut gelegten Querschwelle der mittlere nicht unterkrampte Theil mit $\frac{1}{3}$ der ganzen Auflagefläche in Abzug gebracht werden müsse.

Von diesem Standpunkt aus hat Herr **Stierlin** vollkommen Recht, und es unterliegt keinem Zweifel, dass die effective Auflager-Fläche seiner Würfel grösser sei als wie die der Querschwellen. Wird aber dieses $\frac{1}{3}$ nicht in Abzug gebracht, so wird die totale Auflagerfläche der Würfel grösser oder kleiner, je nachdem die mittlere Breite der Querschwellen grösser oder kleiner angenommen wird.

Ferner erläutert er noch, wie das T-Eisen das harte Fahren auf Steinwürfeln beseitigen soll. Er behauptet, der sogenannte harte Gang auf Würfeln rühre nicht von der grösseren Härte des Steines, sondern von der schlechten unebenen Lage desselben her die Stösse verursache. Durch sein T-Eisen werden die sämtlichen Würfel zu einem solidarischen Ganzen fast verbunden. Glatt werde die Schiene darauf liegen, und glatt sanft nicht mehr, hart werden die Züge darüber gleiten.

Solche Behauptungen können natürlich nur durch die Erfahrung bestätigt oder widerlegt werden.

Immerhin glaubten wir diesen Ansichten hier Raum geben zu müssen.

Die Redaction.

* * *

Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protocoll der Sitzung vom 17. Mai 1876.

In Abwesenheit des Herrn **Bürkli** führt Herr **Locher** das Präsidium.

Herr **Prof. Culmann**, Präsident des Redactionscomité der „Eisenbahn“ zeigt an, dass von nun an für Inserate, „Bauausschreibungen“ betreffend, für welche die zweitletzte Seite bestimmt ist, nur noch 20 Cts. per Zeile berechnet werde.

Das Haupttractandum der heutigen Sitzung bildet wiederum die Gemüsehallefrage. Obwohl alle Mitglieder eingeladen waren, allfällige neue Projecte den letztes Mal ausgestellten noch beizufügen, war ausser einer Variante des Herrn **Stadtbaumeister Geiser** zu seinem Schipfproject, die er schon letztes Jahr für die betreffende Commission studirt, ferner einer perspectivischen Ansicht des Projectes **Ulrich**, ausgeführt von den Herren **Mylius** und **Bluntschli** in Frankfurt, und endlich einigen neuen Blättern zu den drei Hallen des Herrn **Münch**, nichts mehr eingegangen. Es wird nun der Antrag gestellt und angenommen, dass der Verein darüber abstimme, „welchen Platz er in erster Linie als den richtigsten für eine Gemüsehalle halte!“

Das Ergebniss ist, dass von 28 Stimmenden sich 23 für den Platz in der Schipfe (vide Project **Ulrich** und **Geiser**) erklärten; die übrigen Stimmen vertheilten sich auf Platz bei der **Peterskirche** und beim **Fraumünster**. Für 2 Hallen im Innern der Stadt zeigte sich keine Stimme.

Es war damit dieses Tractandum, mit dem sich unser Verein wie kaum mit einem andern einlässlich beschäftigte, erledigt, und wurde der Vorstand beauftragt, einen Rapport über unsere Verhandlungen und deren Resultate nebst Beilage sämtlicher Projecte dem löbl. Stadtrathe **Zürich** einzuhändigen. Den Ausstellern von Arbeiten wurde auf Antrag von Herrn **Professor Culmann** der Dank des Vereines ausgesprochen.

Herr **Maschinen-Ingenieur Rieder** von **Escher, Wyss & Co.** erklärt sodann mittelst Zeichnung den von Herrn **Ten-Brink** in Arlen erfundenen, von **Escher, Wyss & Co.** construirten Rauchverbrennungsapparat, (für das städtische Pumpwerk bestimmt).

Herr Ingenieur Vojacek legt mechanisch angefertigte Drahtgeflechte für Bahneinzäunungen etc. vor. Dieselben werden von Herrn Ingenieur Bodmer aus London angefertigt.

Es werden diese Erklärungen und Vorweisungen bestens verdankt.

Schliesslich wurde ein Antrag, es möchte dem Quästor die Vollmacht erteilt werden, an reisende, bedürftige Bautechniker eine gewisse Gabe (1 Fr.) auszubezahlen, nach längerer Discussion verworfen.

* * *

Literatur.

Populäre Erörterungen von Eisenbahn-Zeitfragen. IV. Privat-, Staats- und Reichs-Bahnen von M. M. Freiherrn von Weber. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartlebens Verlag. 1876. Preis 2 Mark.

„Fast alle Probleme, zu deren Lösung staatswirthschaftliches und eisenbahnfachliches Wissen und Können in Wechselwirkung zu treten hat, erfahren in Deutschland eine verhältnissmässig ungenügende und unklare Behandlung.“

Der in beiden Branchen Heimischen sind Wenige, und diesen Wenigen verbietet meist Stellung, oder sonstige Abhängigkeit, das offene, rückhaltlose Wort.

Es fehlt nicht an eminenten Eisenbahnfachmännern, aber sie sind fast alle in Amt und Brod des Staates, oder der Privatgesellschaft; fast allen, selbst den ausgezeichnetsten Staatswirthen, ist hingegen das Eisenbahnfach nur „academisch“ bekannt.

Daher diese Behandlung der Eisenbahnfragen in der Oeffentlichkeit, aus der fast stets, entweder die Tendenz „pro domo“, oder der Mangel des Gleichgewichts in den erforderlichen Fachkenntnissen, entweder der Ton des Eisenbahnmannes oder der des Staatswirthes vorherrschend herausklingt.

Das Eisenbahnwesen ist jung in Deutschland, jünger selbst als in den andern Culturländern, in denen es zu gleicher Zeit zu blühen begann; denn es wurde in Deutschland nicht von Körperschaften und Wissensgenossenschaften empfangen, die an der Ausführung früherer grosser, öffentlicher Arbeiten herangebildet, zu seiner Aufnahme und Fortentwicklung reif waren und sich bereits eine gleichberechtigte Stellung in der socialen Welt errungen hatten, wie das „Corps des Ponts et Chaussées“ in Frankreich, die „Civil-Engineers“ in England.

Bis vor kürzester Zeit wurde es in Deutschland noch für zu jugendlich zur Leitung seiner eigenen Angelegenheiten befunden; seine Angehörigen gewinnen nur allmählich eine ebenbürtige Stellung in der bürgerlichen Gesellschaft, und mit der vollständigen Mündigkeitserklärung des Fachs in der Administration ist es, bekennen wir es offen, zum Theil mit durch dessen eigene Schuld, noch an vielen Orten, in vielen maassgebenden Sinnen, noch übel genug bestellt.

Desswegen fehlen uns bei der Arbeit an der Lösung der grossen, das Eisenbahnwesen betreffenden Probleme, die gewichtigen Stimmen und Kräfte jener unabhängigen Meister des Fachs, die England in den Walker's, Locke's, Stephenson's etc. in sein Parlament berief, damit einer der wichtigsten Bereiche des ganzen heutigen Völkerlebens nicht jener Stimme in der Vertretung der Nation entbehre, die jeder Weiler, jede kleine Industriebranche erheben durfte; der Meister, auf die Frankreich in den Chefs seines „Corps des Ponts et Chaussées“ stolz ist, dessen hohe und sociale Stellung seine Führer über jeden Druck auf ihre Meinungsäusserung hinaushebt.

Das deutsche Eisenbahnfach, in seiner Wechselwirkung mit dem Nationalleben, besitzt in der Publicistik nur eine einseitige und unvollkommene, in dem Parlamente noch gar keine Vertretung.“

Die vorliegende Schrift beabsichtigt die Vorstellungen von dem Problem des Rückkaufes und dessen Lösung übersichtlich und klar zu skizziren und an der Hand der wissenschaftlichen Erfahrung, die dem Verfasser wie Wenigen zu Gebote steht, die bestehenden Vorurtheile und Irrthümer mit Vermeidung aller Polemik zu berichtigen. Die Einleitung enthält eine Lebensbeschreibung der Eisenbahn mit Streiflichtern auf deren Entwicklung in England, Frankreich, Oesterreich und Deutschland, und stellt folgende drei Fragen zur Beantwortung auf:

- a) Empfiehlt es sich, das bisher in diesem Reiche übliche System der staatswirthschaftlichen Manipulation des Eisenbahnwesens, im Principe, fortbestehen zu lassen und dasselbe nur kräftigen Meliorationen durch Einfluss des Staates zu unterziehen?
- b) Empfiehlt es sich, absolute Staatsbahnsysteme in den Einzelstaaten durchzuführen und der Reichsgewalt nur die Einflüsse auf diese Systeme zu gönnen, welche sie zur Erreichung der Zwecke des Reiches üben muss?
- c) Empfiehlt es sich, die Handhabung des gesammten Eisenbahnsystems des Reiches ausschliesslich in die Hände der Reichsgewalt zu legen?

Diese Fragen werden gemeinschaftlich in vier Beziehungen erörtert:

- I. auf Politik,
- II. auf Finanzen,
- III. auf Administration,
- IV. auf Eisenbahntechnik

und nachher die Schlüsse in einer Recapitulation zusammengefasst. Wir gedenken später auf diese interessanten Erörterungen zurückzukommen.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 15. Mai 1876. In Vollziehung einer Bestimmung des Anleihevertrages, welcher unterm 10—13. Februar 1875 zwischen der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einerseits und der eidg. Bank in Bern und der Bank in Winterthur andererseits abgeschlossen, beziehungsweise von den zuständigen Gesellschaftsorganen ratifizirt worden ist, wünscht die Gesellschaft der Schweiz. Nationalbahn ihre eben genannte Linie in ihrem jeweiligen Bestande für ein 50iges Anleihen von 9 Mill. Franken im ersten Range zu verpfänden.

Gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen wird dieses Begehren im Bundesblatt bekannt gemacht unter Fristansetzung bis Montag 5. Juni nächstkünftig für die Anbringung allfälliger Einsprachen bei dem Bundesrath.

Bei dem Umstande, dass mit der Genehmigung des Finanzausweises die Kostenvoranschläge sowohl für die Abtheilung Winterthur-Singen-Kreuzlingen als für die zur Verpfändung ausgeschriebenen Linie sich als zu niedrig gezeichnet erwiesen haben und dass die Gesellschaft dormalen in der Wiederherstellung ihrer Finanzierung begriffen ist, soll indessen die Ergänzung des Finanzausweises verlangt und erbracht werden, bevor das Pfandrecht wirklich bewilligt wird.

Cantone.

Basel. Der fünfte Geschäftsbericht des Verwaltungsraths der Baugesellschaft für Arbeiterwohnungen berichtet von einer Verbesserung der Gesellschaftslage. Im Bachlettenquartier, wo die B. G. f. A. W. nur noch Hypothekenschuldner aber kein Eigenthum mehr besitzt, ist die mit Hilfe der Gesellschaft gegründete Kleinkinderschule eröffnet worden; dieselbe erfreut sich einer bedeutenden Frequenz. Da eine solche Schule für ein derartiges Quartier eine grosse Wohlthat ist, so wird die Errichtung einer ähnlichen Anstalt am Bläsiringweg bis in einigen Jahren nachfolgen müssen. An letzterer Strasse hat die Gesellschaft weitere 10 Häuser verkauft, ebenso zwei Gebäude an der Klybeckstrasse nebst 10 000 □ Land. Die eingegangenen Kaufschillinge wurden zu (9) Neubauten, an der Klybeckstrasse (3) und am Bläsiringweg (6) verwendet, wobei die Anlage zweistöckiger Häuser als das vortheilhaftere System anerkannt wurde.

Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sind derart, dass das Actienkapital (327 300) mit 4½/o verzinst und der Reservefond mit 44 624 Fr. bedacht werden kann, derselbe beträgt nun bereits Fr. 141 312.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen: 22 M. Airolo: 15,5 M. Total: 33,5 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,8 M.

Auf der Seite von Airolo herrscht noch immer Wassermangel in Folge von Lawinen über der Canalisation des Tessin.

Centralbahn. Die Frage einer definitiven Erweiterung des Bahnhofes der schweizerischen Centralbahn in Basel, der Regelung des Verhältnisses der Strassenübergänge und was sonst noch drum und dran hängt, ventilirt bekanntlich schon seit langer Zeit. Wir vernehmen nun, dass in diesen Tagen zwischen Abgeordneten des Regierungsrathes und des Directoriums der schweizerischen Centralbahn die conferenziellen Verhandlungen hierüber wieder werden aufgenommen werden.

Nationalbahn. Am 13. d. Mts. gerieth bei Berlingen die Locomotive des 346 von Winterthur ankommenden Zuges bei der Weiche aus den Schienen und stellte sich quer über beide Geleise. Die Züge fuhren deshalb am Samstag Abend von beiden Seiten nur bis Berlingen und tauschten daselbst ihre Passagiere aus. Am 14. d. Mts. früh war das Geleise wieder frei und der Betrieb ungestört. Irgend ein Unglücksfall ist bei dem Vorkommnis nicht zu beklagen.

— Am 21. d. Mts. lehnte Baden in der Gemeindeversammlung die Nachsubvention von Fr. 80 000 ab.

Tössthalbahn. Letzten Sonntag hat die Gemeindsversammlung von Fischenthal einstimmig die Zinsengarantie für das Obligationencapital der Tössthalbahn beschlossen.

Broyetalbahn. Das „Echo de la Broye“ meldet, dass obwohl die Arbeiten auf der Linie Moudon-Palézieux nicht vernachlässigt werden, es doch unmöglich ist, diese Strecke im Laufe des Sommers zu eröffnen. Die Station Moudon-Murten dagegen ist in voller Arbeit und wird bis zum Schlachtfeste betriebsfähig.

Arth-Rigi-Bahn. Von Arth wird berichtet, dass die erste Locomotive der Arth-Rigi-Bahn dieser Saison auf Rigi-Staffel angelangt ist. Wetter und Aussicht auf ein glänzendes Schneefeld seien prachtvoll. Die Bahn ist bis Staffel eröffnet und es gehen Morgens früh und des Mittags Züge von Ober-Arth ab.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Angebot:

1. Ein in Dampfmaschinen und Eisenbahnmateriale geübter Constructeur in den Canton Bern. Eintritt sofort.

Nachfrage:

1. Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.
3. Ein jüngerer Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure und Geometer.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.