

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 18

Artikel: Assemblée générale des anciens élèves de l'École polytechnique le 6 et 7 octobre 1878 à Genève
Autor: D.-P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6861>

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: 17.01.2026

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

kett im Gewerbehause einzutreffen. Es möchten über 400 Theilnehmer an demselben sich eingefunden haben. Gleich nach der Suppe wurde die Reihe der Toaste durch ein Hoch auf den deutschen Kaiser und dessen erhabenen Bundesgenossen, den König von Sachsen, eröffnet und damit ergoss sich dann der Strom der Rede in fast ununterbrochener Reihenfolge bis gegen 6 Uhr Abends. Als hervorragend erwähne ich die Rede des Hrn. Hofrath Ackermann, welcher den Architekten auf die Seele bindet, dem Volke seine Ideale zu erhalten und zu wahren, denn wir können dieser Ideale nicht entbehren, wenn wir nicht untergehen sollen in der Noth und dem Hader der Gegenwart. Sodann wurde die von einem ungenannt sein wollenden Verfasser gedichtete Kapuziner-Predigt mit endlosem Beifall begrüsst. Ich citire aus derselben nur den Passus, welcher von den Concurrenzen handelt und also lautet:

„Concurrere heisst doch zusammenlaufen
Da sieht man doch sonst in hellen Haufen
Euch Architekten concurriren
Wo's gilt eine Prämie zu hasardiren.
Und so ein Architect der concurrirt
Ist wie ein Thier auf dürrer Haide
Vom Comité an der Nas' rumgeführt
Und gleich d'rauf kommt ein allgemeines Pleite,
Auch könnt Ihr zehnmahl im Wettkampf siegen
Und nicht einmal die Ausführung kriegen.“

Da für heute Abend eine Festvorstellung im Theater auf dem Programm war, welcher ich mit Spannung entgegenseh, so wurde das Bankett zeitig verlassen und auf 7 Uhr verfügte ich mich in's Theater, wo für die Theilnehmer an der Versammlung schöne Parquetsitze reservirt waren. *Iphigenia in Aulis*, Oper von Gluck, gelangte zur Aufführung und wahrlich, ich hätte mir keine bessere Auswahl wünschen können. Die classische, einfach grossartige Musik, die Handlung aus der Zeit hellenischer Sagenwelt mit den schönen monumentalen Costüms und der prächtigen Decoration, welche uns in die sonnigen Auen Griechenlands hineinzauberte, alles zusammen verbunden mit dem herrlichen Eindruck, den das Theater bei Beleuchtung ausübt, ergab einen reinen Kunstgenuss, welcher lange in der Erinnerung haften wird.

Der Donnerstag brachte als Schluss eine Rundfahrt nach der sächsischen Schweiz und konnte nach den vielen empfangenen Eindrücken der letzten Tage als ein Ruhetag gelten. Per Eisenbahn gings elbaufwärts nach Pirna, dann über die Elbe durch hübsche Landpartien bis Neustadt, wo im Bahnhof gefrühstückt wurde. Es galt hier sich umzuthun, wenn man nicht leer ausgehen wollte, denn wenn ein Bahnzug seine 700 bis 800 hungrigen Passagiere mit einem Male auslässt, so sind auch die grössten Vorräthe binnen wenigen Minuten aufgezehrt. Nach 1 1/2 stündigem Aufenthalte gings weiter und zwar bei prächtigen Felspartien vorbei nach *Schandau*, woselbst die Elbe wieder erreicht und auf einer neuen eisernen Brücke, der Carola-Brücke, ausgeführt im Jahre 1876 mit einem Kostenaufwand von über 1 Million Mark durch den Wasserbau-Inspector, Baurath Hofmann, überschritten wurde. Vom Bahnhofe gelangte die Gesellschaft theils per Dampfboot theils zu Fuss mittelst Wiederüberschreitung der Brücke nach Schandau, woselbst um 2 1/2 Uhr das Mittagmahl eingenommen wurde. Leider dauerte dasselbe weit länger als seinem Inhalte nach nothwendig war, so dass nicht mehr genügende Zeit blieb, um durch einen Spaziergang die Schönheit dortiger Gegend genügend zu würdigen; so wurde denn um 5 Uhr per Fähre nach dem Bahnhof hinübergesetzt und dort bei einem Glase Pilsener der Abgang des Bahnzuges ruhig erwartet, ein Ausblick über die Elbe nach den schön geformten Berg- und Felspitzen der sächsischen Schweiz musste diesmal unserer Wanderlust genügen. Die Heimfahrt längs der Elbe am Lilienstein und der hochgelegenen Festung des *Königstein* vorüber war landschaftlich sehr lohnend. In Dresden war diesen Abend noch Schlussvereinigung im Pavillon auf der Brühl'schen Terrasse und wurde damit das Ende eines Festes erreicht, welches durch die grossen Anstrengungen, welche die

festgebenden Vereine gemacht und die freundliche Aufnahme, deren die Verbandmitglieder und Gäste sich erfreuen durften, zu einem äusserst gelungenen sich gestaltet hat und gewiss allen Theilnehmenden in dankbarer Erinnerung bleiben wird.

H. Pestalozzi.

* * *

Assemblée générale des anciens élèves de l'école polytechnique, les 6 et 7 Octobre 1878 à Genève.

La réunion annuelle de la Société des anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich qui eut lieu à Genève les 6 et 7 octobre derniers fut favorisée, sinon par la présence d'un nombre très considérable de membres, du moins par un temps splendide pour la saison. Elle laissera dans le souvenir de tous ceux qui y ont pris part une impression des plus agréables.

La séance officielle tenue dans l'Aula de l'université le dimanche 6, et présidée par Monsieur Jean Meyer, ingénieur en chef de la Suisse occidentale, offrit cet année un intérêt réel par la valeur des objets qui y furent traités. Tout d'abord M. le président dans son discours d'ouverture s'est plu à constater l'état prospère de la société, dont le nombre des membres s'est accru rapidement depuis l'époque de sa fondation — soit il y a 10 ans. De 100 et quelques membres dont elle se composait en 1868, elle en compte actuellement près de 900, dont 500 environ de nationalité suisse et 400 appartenant à des nationalités étrangères.

L'ordre du jour portait premièrement sur deux propositions relatives à différents changements à apporter dans la gestion des affaires de la société et dans la rédaction du journal *Le Chemin de fer*. Ces deux questions furent renvoyées à l'examen du comité.

Dans un rapport très circonstancié M. le président rappela les différentes phases du développement de la question relative à la réorganisation de l'Ecole Polytechnique. On sait que l'année dernière un premier pas fut fait à cet égard sous la forme d'une pétition adressée par la société au Conseil fédéral. Celle-ci demandait en premier lieu l'introduction d'éléments nouveaux dans la direction de l'Ecole, c'est-à-dire la nomination de techniciens dans le conseil de cet établissement. Un autre point essentiel de la pétition portait sur les admissions à l'Ecole, insistant sur la nécessité d'une culture plus générale et d'une préparation plus mûre de la part des candidats. N'oublions pas de mentionner que cette pétition fut fortement appuyée par la Société suisse des ingénieurs et architectes.

Monsieur le conseiller national Dietler rappela que quelque chose avait été déjà gagné quant au 1^{er} point, par la nomination de Monsieur l'ingénieur Bavier comme membre du conseil de l'Ecole. Monsieur Bavier se montre très disposé à travailler dans le but de satisfaire aux vœux des pétitionnaires, aussi l'assemblée lui vote-elle un témoignage de confiance en le nommant à l'unanimité des voix membre honoraire de la Société.

La discussion sur cet important sujet qui intéresse à un si haut degré tous les anciens élèves du Polytechnicum, se termine par une proposition de Monsieur Dietler recommandant l'adoption des conclusions du rapport de Monsieur Meyer, c'est-à-dire la continuation des efforts faits jusqu'ici en vue d'arriver à obtenir une plus grande influence des techniciens sur la direction de l'école et des élèves toujours mieux préparés à l'entrée au Polytechnicum.

Une communication présentée par Monsieur Dupont, consul général suisse à St-Petersbourg, touchant les chances d'avenir des jeunes techniciens dans ce pays, donne lieu à un vote, en suite duquel il sera demandé au Conseil fédéral de bien vouloir examiner la question de la création d'une chaire de langue russe à l'école polytechnique. La connaissance de cette langue diminuerait considérablement les difficultés contre lesquelles ont à lutter les jeunes techniciens qui postulent des places en Russie.

Monsieur Dupont déclare que les chimistes en particulier trouveraient très facilement à s'y placer, les ingénieurs-mécaniciens aussi, mais moins cependant. Pour les ingénieurs il y a peu

de chances de se placer, et pour les architectes presque aucune.

Avant la fin de la séance, les membres du comité sortant charge: MM. C. F. Geiser, prof.; A. Geiser, architecte et Weisenbach, ingénieur, furent remplacés par MM. Riniker, forestier, Haueter, ingénieur-mécanicien du Nord-Est, et Strupler, ingénieur de la Société suisse des chaudières à vapeur.

Un superbe banquet, servi dans une des vastes salles de l'hôtel National, et auquel assistaient des délégués des autorités cantonales et municipales, clôtura joyeusement la partie officielle de la journée. Remercions en passant les autorités de la ville de Genève qui avaient gracieusement offert les vins d'honneur.

L'après-midi se termina par une course en bateau à vapeur, avec halte dans la jolie petite ville de Coppet, où nos compatriotes eurent quelques instants pour goûter les produits généreux du sol vaudois, et au retour une soirée familière des plus gaies réunit encore la plupart d'entre nous.

Le programme du lundi, malgré le départ d'un grand nombre et quelques averses de pluie, put s'exécuter en entier. Visite des principaux édifices publics, en particulier du nouveau théâtre et du monument du duc de Brunswick, dont la ville fut l'heureuse héritière, puis départ pour Bellegarde, telles furent les occupations de la matinée. Ceux que cela intéressait visitèrent avec Monsieur l'ingénieur Monod, les établissements hydrauliques de cette ville, et le retour s'effectua à pied jusqu'à Colonges où nous accompagna Monsieur Charbonnier, ingénieur de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour y voir les travaux de la nouvelle ligne Bellegarde-Annemasse, et principalement le pont de 60^m de portée entre chaque pile prêt à être lancé à travers le Rhône sur trois piles en maçonnerie dont la plus haute a 78^m de hauteur.

Ces deux ingénieurs méritent que nous leur adressions nos remerciements les plus sincères pour l'amabilité avec laquelle ils nous ont facilité de toutes manières la visite de ces intéressants travaux.

A 7 heures du soir nous rentrions à Genève, regrettant d'être obligés de nous séparer de nos amis et collègues, mais heureux d'avoir passé quelques instants avec eux pendant cette fête qui, nous l'espérons, laissera un bon souvenir dans le cœur de tous et portera des fruits utiles à la prospérité de notre société et au but qu'elle se propose.

D.-P.

* * *

Kleine Mittheilungen.

Steinbrüche in Belgien. — Die grössten Steinbrüche für die Gewinnung von Pflasterungs-Material befinden sich in Belgien, zugleich auch berühmt durch das vorzügliche Material: Porphyre und Quarzite. Dieses Material wird nicht nur in Belgien fast ausnahmslos verwendet, sondern auch weit, selbst bis Paris, Berlin, in die Städte der Rheinprovinzen, Holland etc. versendet.

Die Brüche von Chastre in der Nähe von Beaumont bedecken eine Fläche von 39 Hectaren. 500 Arbeiter und 9 Maschinen, von zusammen 270 Pferdekräften, erzeugen täglich mehr als 200 π diverses Material; binnen Kurzem wird eine neue Installation vollendet werden, wodurch die Leistungsfähigkeit auf das Vierfache gebracht werden wird. Ein grossartiges Arbeiter-Hotel, ausgedehnte Werkstätten etc. liegen im Bereich dieses bedeutenden Etablissements.

Die „Société anonyme de Quenast“ besitzt in der Nähe von Brüssel 150 Hectaren Steinbrüche. Sie beschäftigt 2000 Arbeiter, die mit Hilfe von 25 Dampfmaschinen, von zusammen 950 Pferdekräften, jährlich 25 Millionen Würfel diverser Gattungen, 66 000 \circ ^m Macadam und 300 000 π Balast erzeugen; die einzelnen Brüche sind untereinander durch Tunnels, Seilbahnen und ein ausgedehntes Netz von schmalspurigen Bahnen verbunden. Zur Verbindung mit der belgischen Staatsbahn dient eine der Gesellschaft gehörige, circa 8 $\frac{7}{8}$ _m lange Eisenbahn, auf welcher das jährliche Erzeugniss von mehr als 550 000 π transportirt wird.

Die Steinbrechmaschinen sind alle nach dem System *Blake* construiert. Bei den neueren Maschinen geschieht das Zurückziehen des beweglichen Backens nicht durch eine Feder, sondern durch einen eigenen Dampfeylinder.

Die Herstellung der grösseren Bohrlöcher wird mittelst Bohrmaschinen bewirkt, welche durch transportable Dampfmaschinen mit stehendem Kessel betrieben werden.

Leider werden noch in allen belgischen Steinbrüchen die Pflastersteine, begünstigt durch die leichte Spaltbarkeit des Materials, durchwegs durch Handarbeit, durch die blosser Anwendung des Schlägels gewonnen, eine Herstellungsweise, die selbst bei der geschicktesten und fleissigsten Bearbeitung, und der sorgfältigsten Sortirung niemals jenes vollständig regelmässige Product zu liefern im Stande ist, das bei einer geringen und gleichmässigen Abnützung bedeutende sanitäre und öconomische Vortheile gewähren würde. Mit der Herstellung von vollkommen regelmässigen, und eben bearbeiteten Steinen aus so vorzüglichem Material durch Maschinen, löst sich die Frage der Strassendecke für schweres Fuhrwerk von selbst. Wenn gleich die belgischen Steine alle Anforderungen in Bezug auf Gewicht, Gleichmässigkeit des Materials, Dichtheit etc. vollständig befriedigen, so kann doch nicht geläugnet werden, dass mit derartig gewonnenen Steinen die Herstellung einer allen Anforderungen entsprechenden Strassendecke nach wie vor eine „Kunst“ im wirklichen Sinne des Wortes bleiben wird.

In Belgien wurden seit Langem bedeutende Verbesserungen an Steinbearbeitungs-Maschinen ausgeführt. Es ist gewiss nur mehr eine Frage der Zeit, dass auch auf diesem speciellen Gebiete die Maschine die Handarbeit verdrängen wird.

In Frankreich rechnet man nach der Angabe des Chef-Ingenieurs *Caroliol* zu Pflastersteinen erster Qualität jene, welche bei einem specifischen Gewichte von 2,508 bis 2,544 per \circ ^m nicht mehr als 2 $\frac{1}{2}$ Wasser aufnehmen, wenn sie einen Tag in demselben gelegen sind.

Bei den Steinen der erwähnten beiden Brüche findet man

	Specifisches Gewicht	Wasseraufnahme in Kilogramm per 1 \circ ^m
Quenast	2,707	1,866
Chastre	2,665	0,373
Chastre-Trois-Fontaines	2,665	1,281
Bleu des Mognets	2,665	0,240

(W. d. Oe. I. u. A.-V.)

* * *

Schmid'sche Strassenlocomotive. — Samstag und Montag den 5. und 7. October fanden in Chatillon und Fort Chatillon bei Paris, auf einer neu angelegten Strasse von 750^m Länge und Steigungen von 6—8 ‰, in Anwesenheit der Herren *Couche*, inspecteur général des mines, etc., *Renault*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, *Banderally*, ingénieur en chef du chemin de fer du Nord, Versuche mit der Strassenlocomotive von Hrn. A. Schmid statt. Die Maschine leistete während der 5 $\frac{1}{2}$ Minuten Fahrzeit für diese Strecke effektiv 40 Pferdekräfte.

Ueber alle weiteren Daten erwarten wir den officiellen Bericht, es sei hier blos noch bemerkt, dass die Rückfahrt von Chatillon bis zum Champ de Mars (etwa 9 Kilometer) 1 Stunde dauerte.

* * *

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die Delegirten-Versammlung in Bern am 10. November findet in dem Local zur **Wäbern** statt.

* * * Das Central-Comité.

* * *

Errata.

In Nummer 16 vom 19. October ist auf Seite 111, erste Spalte, Zeile 30 von unten, zu setzen *ohne welche* anstatt „für welche“.

In der Prämienliste in Nr. 17 vom 23. October ist auf Seite 115, erste Spalte, vor Classe 15 noch einzuschalten:

Deuxième Groupe

Education et Enseignement. — Matériel et Procédés des Arts libéraux.