

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

Sonstiges

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: 16.01.2026

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

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, *Banderaly*, 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.

Concurrenzen.

La ville de *Saint-Jean-de-Luz* (Basses-Pyrénées) ouvre un concours public pour l'étude des projets concernant la construction d'un établissement de bains de mer avec casino et établissement d'hydrothérapie à édifier dans les terrains communaux, situés devant l'hôpital. La somme totale à dépenser est de 120 000 frs.

Le jury sera composé de l'ingénieur en chef du service maritime, R. Daguene, de l'architecte du département, du maire de *St-Jean-de-Luz* et d'une commission municipale.

Trois prix seront affectés à ce concours si le jury juge les projets susceptibles d'être récompensés. L'architecte dont le projet aura été classé le premier recevra 1000 frs. ou 5 % sur les travaux dirigés par lui; le deuxième 600 frs., le troisième 400 frs.

Les projets devront être parvenus le 1^{er} décembre 1878, à 5 heures du soir, à la mairie de *St-Jean-de-Luz*.

Les plans des lieux et un exemplaire du programme seront remis à tous les architectes et artistes qui en feront la demande à la mairie de *St-Jean-de-Luz*.

Programm und Skizze der Situation liegen auf unserm Bureau (26 Plattenstrasse-Fluntern) auf und können jederzeit eingesehen werden.

Die Redaction.

* * *

Literatur.

Soeben sind im Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden erschienen: *Kalender für Eisenbahntechniker*, bearbeitet durch E. Heusinger von Waldegg; sechster Jahrgang, 1879, und *Kalender für Strassen- und Wasserbauingenieure*, herausgegeben von A. Rheinhardt; sechster Jahrgang, 1879.

Beide Kalender haben in ihrem Texte eine etwelche Veränderung erlitten, indem das Capitel über Dampfkesselanlagen in Wegfall gekommen ist und dadurch Raum theils für neue Capitel theils für Erweiterung der übrigen gewonnen wurde. Dem ersterwähnten Kalender ist ausser der schon den frühern Jahrgängen beigegebenen Eisenbahnkarte des mitteleuropäischen Bahnnetzes, welche jedoch nach dem gegenwärtigen Stand vervollständigt und revidirt worden ist, noch eine Spezialkarte von Nordostdeutschland beigelegt worden und es werden für den nächsten Jahrgang noch ähnliche Karten von Nordwestdeutschland mit Holland und Belgien, sowie von Süddeutschland und der Schweiz in Aussicht gestellt.

Eine sehr werthvolle Beigabe bilden die nach officiellen Angaben bearbeiteten Verzeichnisse sämtlicher technischen Beamten im Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau in Deutschland, Oesterreich und theilweise auch der Schweiz, endlich die Mittheilungen aus der gesammten eisenbahn-technischen Industrie.

Mit Bezug auf die Einrichtung des Kalenders glauben wir es dürfte für folgende Ausgaben von Vortheil sein, zwischen dem Skizzirpapier und der Abtheilung Mathematik etwas mehr weisses Papier, wie dies auch in den ersten Jahrgängen geschah, hinzuzufügen; wir haben gefunden, dass die 24 Blätter, welche im 1874er Kalender waren, für die wichtigeren Notizen eines Jahres kaum genügten und bedauern desshalb deren Wegfall.

* * *

Chronik.

Basel. — Der Bau der obern Rheinbrücke soll bis Ende Mai 1879 fertig sein. Nachdem der grosse Rath die Credite für dieselbe, auch für die Zufahrten und Correctionen in der grossen Stadt bewilligt hat, sind nun auch diejenigen für Kleinbasel zu genehmigen. Die Regierung verlangt für Erstellung von 9 Zufahrtsstrassen und des dieselben vermittelnden Wettsteinplatzes einen Credit von 196,700 Fr., sie berechnet aber, dass dagegen wieder Terrain für wenigstens 140,000 Fr. dem Verkehr zugewendet, d. h. zu Bauplätzen veräussert werden könne. Mit der Vollendung der Brücke müssen auch diese Strassen vollendet sein.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der vorletzten Woche: Göschenen 36,60 m, Airola 27,80 m, Total 64,40 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,20 m.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 33,00 m, Airola 31,10 m, Total 64,10 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,15 m.

* * *

Submissionsanzeiger.

Canton Zürich.

Bezeichnung: *Eingabe für Bauarbeiten an Gmelin und Weber, Architekten* in Zürich. Grab-, Maurer-, Steinhauer-, Verputz- und Zimmerarbeiten. Pläne und Bedingungen dortselbst.

Canton Bern.

Termin 8. November. — Bezeichnung: *Offerten für Ausführung der Zimmermannsarbeiten für den Bau des naturhistorischen Museums Bern an Hrn. Gemeindrath B. Studer, Präsident der Museumscommission des Bürgerraths von Bern.*

Submissionsbedingungen, Offertenformulare, Kostenvoranschläge und Pläne auf dem Bureau von Architect Alb. Jahn, Bundesgasse 185c.

Canton Luzern.

Termin 1. Dezember. — Bezeichnung: *Schulbaute Winikon an Gemeindamann Kaufmann in Winikon.* Zimmer-, Schreiner-, Gypser- und Schlosserarbeiten. Baubeschreibung, Pläne etc. dortselbst.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	65,65	61,25	Gute Marken wie:			
Coltness	67,50	61,30	Clarence, Newport etc.	50,00	—	46,30
Shotts Bessemer	79,40	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glenarnock	60,65	56,25	im Werk			
Eglington	56,25	55,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2				
Kinneil	—	69,40				
Almond	68,75	67,50				
f. a. b. im Forth						

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00 — 162,50	131,25 — 137,50
" best	181,25 — 187,50	125,00 — 137,50
" best-best	187,50 — 203,15	—
Blech No. 1—20	187,50 — 212,50	143,75 — 150,00
" " 21—24	212,50 — 250,00	168,75 — 175,00
" " 25—27	250,00 — 275,00	193,75 — 200,00
Bandeisen	175,00 — 187,50	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	128,15 — 137,50 im Werk	125,00 — 131,25 im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.

Australisch (Wallaroo)	Fr. 1675,00	—
Best englisch in Zungen	" 1612,50	—
Best englisch in Zungen und Stangen	" 1725,00	—

Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. —	—
Englisch in Zungen	" 1487,50	—

Blei.

Spanisch	Fr. 381,25	—
Englisch in Tafeln	Fr. 525,00 — 537,50	—

* * *

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
JOHN E. ICELY, Ingenieur,
26 Plattenstrasse, Fluntern (Zürich).