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

**Herausgeber:** A. Waldner

**Band:** 8/9 (1878)

**Heft:** 20

## 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:** 30.11.2025

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

Zu diesem Zweck wurde Herr Oberingenieur Buri in Basel delegirt in der Werkstätte die Probestücke auszusuchen. In seinem Beisein wurden diese Muster gestempelt und dann wurden die Zerreissproben in Gegenwart der Unternehmer, Herr Kantonsingenieur Merian und Herr Oberingenieur Buri durch directe Belastung vorgenommen. Die hierbei gewonnenen Resultate ergaben unter 29 Versuchen für das Walzeisen eine Festigkeit von durchschnittlich 3683 k/g pro □ c/m und unter 18 Versuchen für das Nieteisen 4576 k/g pro □ c/m.

Um die Proben auch noch einmal in Zürich wiederholen zu können, wurden gleichzeitig mit den gewonnenen Probemustern von den gleichen Eisenstücken auch solche für die Festigkeitsmaschine in Zürich angefertigt, jedoch in unserer Werkstätte eine solche Einspannvorrichtung für die Zürcher Maschine angefertigt, dass die zu probirenden Probestücke nach ihrer Mittellinie zerreissen mussten. Die in Zürich in der Gegenwart unseres Vertreters angestellten Versuche über Walzeisen ergaben unter 12 Versuchen einen durchschnittlichen Coefficient von 3617 k/g pro □ c/m.

Dieses ist in Kürze die Darstellung über die stattgehabten Festigkeitsproben, deren Resultate im Speciellen in Händen des Herrn Kantonsingenieur Merian niedergelegt sind und der uns ermächtigt hat zu erklären, dass dieselben bei ihm eingesehen werden können und s. Z. noch ausführlicher veröffentlicht werden.

*Gebrüder Benckiser.*

* * *

## Schweizerischer Ingenieur- und Architectenverein.

Das Protokoll der Sitzung der Delegirtenversammlung des Ingenieur- und Architectenvereins, vom 10. November in Bern, werden wir in nächster Nummer bringen. Es sei hier nur erwähnt, dass bezüglich Deckung des von der Beschickung der Pariser Ausstellung herrührenden Defizits beschlossen wurde, sich an die prämirten Behörden und Gesellschaften um Bewilligung eines Beitrages zu wenden. In Betreff der Wiederholung der Ausstellung in verschiedenen Städten haben sich bis jetzt nur Zürich und Winterthur gemeldet. Zürich will den ganzen Bruttoertrag der Ausstellung dem Schweizerischen Vereine zuwenden, während Winterthur sich vorbehält, einen Theil der Auslagen aus den Einnahmen zu decken und den Ueberschuss nur theilweise dem Verein zu übergeben.

Die Verhältnisse betreff des Vereinsorgans veranlassten eine längere Discussion, welche zu dem Resultate führte, dass die Berichterstattung über diese Angelegenheit einer Commission aus Vertretern des Schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins und der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker zugewiesen wurde. Als Mitglieder dieser Commission wurden von Seite des Vereins bezeichnet die Herren Prof. Culmann, Architecten Geiser, Koch und Gohl, Ingenieur Probst und Maschineningenieure Lamarche und Weissenbach.

* * *

## Zürcherischer Ingenieur- und Architectenverein.

*Sitzung vom 6. November.* Vorsitz. Herr Ingenieur *Bürkli.* Anwesend 25 Mitglieder, 1 Gast.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit Mittheilung der zu erledigenden Geschäfte: Wahlen des Vorstandes, des Delegirten, Vorlage der von der Delegirten-Versammlung zu behandelnden Geschäfte und Behandlung einiger kleinerer Traktanden. Von Hrn. A. Agthe war ein Vortrag über sein Kuppelungssystem mittels der Doppelhaken angezeigt. Die Geschäfte wurden mit dem Vortrag des Hrn. Agthe begonnen.

Ehe Herr Agthe auf die Beschreibung seines Systems, das er an Hand von Zeichnungen und Modellen erläuterte, auf welches wir jedoch nicht glauben eingehen zu sollen, da in unsern Spalten schon eine eingehende Beschreibung erschienen ist, eintrat, machte derselbe noch interessante Mittheilungen über verschiedene Systeme, welche erstens den Zweck haben, die Kuppelungsarbeit weniger gefährlich zu machen, und zweitens Zugstrennungen zu verhindern.

Zur Erreichung des erstern Zweckes sollen die Seitenkuppelungen, bei denen der Arbeiter nicht nöthig hat zwischen die Wagen zu treten, dienen; es hat diese Frage die Techniker schon vielfach beschäftigt, und hat zu vielen Constructionen Anlass gegeben, welche jedoch meistens für die practische Verwendung viel zu complicirt sind. Die beste ist wohl die von Inspector Becker, bei welcher die Kuppelungsorgane mittels einer Gabel eingehängt werden. Eine Rätschvorrichtung, welche mittelst Umstellung eines Hakens zum rechts und links rätschen eingestellt werden kann, dient zum Anspannen der Schraube. Auch Herr Agthe hat eine ähnliche Kuppelung construirt, welche von der Becker'schen etwas verschieden ist. Unter beiden ist jedoch die Becker'sche Kuppelung durch ihre Einfachheit überlegen. Am einfachsten und für die Arbeiter am gefahrlosesten ist natürlich das Centralpuffersystem, welches in Amerika überall im Gebrauch ist. Es lassen sich mit demselben auch am leichtesten ganz selbstwirkende Kuppelungen vereinigen.

Mit den andern Systemen wird bezweckt, die Zugstrennungen zu verhindern oder wenigstens gegen dieselben grössere Sicherheit zu bieten, als es jetzt mit den Nothketten geschieht. Wie viel Schaden durch solche Zugstrennungen angerichtet wird, mag aus folgender Zusammenstellung solcher Unfälle in Preussen während der Jahre 1871—1873 und 1874 hervorgehen.

| | Zugstrennungen | Personen Getödtet | Personen Verletzt | Wagenbeschädigungen bedeutend | Wagenbeschädigungen weniger bedeutend |
|---|---|---|---|---|---|
| 1871—73 | 36 | 23 | 107 | 145 | 154 |
| 1874 | 15 | 6 | 72 | 173 | 180. |

Es wurden von Hrn. Agthe die verschiedenen Systeme der Kuppelungen mit Benutzung der zweiten Schrauben-Kuppelung als Reserve besprochen, die Systeme von Ulenhutt, Buse, sowie die preussische; eine Vergleichung derselben ist unsern Lesern aus der letzten Nummer bekannt.

Oberingenieur Tobler bestätigt die Mittheilungen des Hrn. Agthe über die Nutzlosigkeit der Nothketten bei Zugstrennungen, glaubt jedoch, dass die nach den neuesten Vorschriften der deutschen Eisenbahnverwaltungen hergestellten Kuppelungen ausreichend stark sind, und bei denselben Brüche zu den Seltenheiten gehören. Es sei auch in vielen Fällen gar nicht wünschenswerth, wenn die Kuppelungen so stark gemacht würden, dass sie eine Zugstrennung absolut unmöglich machen, bei Entgleisungen z. B. sei es oft von Vortheil, wenn die Kuppelungen nicht halten. Hingegen ist es sehr nothwendig ein Mittel zu besitzen, um die Wagen nach einer Zugstrennung wieder verbinden zu können. Die Centralpuffer wären wohl wünschenswerth, doch lassen sich gegen deren Verwendung bei grossen Geschwindigkeiten auch Einwendungen erheben. Bei grossen Wagen und grossen Geschwindigkeiten ist eine bedeutende Elasticität der Kuppelungen nöthig, welche eher durch das Zweipuffer-System als durch Centralpuffer erreicht wird.

Herr Agthe glaubt, dass die Einführung des Centralpuffers noch lange auf sich warten lassen wird, da die Kosten für die Eisenbahnverwaltungen zu gross werden. Gerade aus diesem Grunde sei jedoch der Doppelhaken zu empfehlen, welcher erstens die Gefahr der Kuppelarbeit verringert und die spätere Anbringung einer Seitenkuppelung nicht ausschliesst. Prof. Culmann weist auf die neueren Bremssysteme hin, welche die Gefahren, die mit einer Zugstrennung verbunden sind, wesentlich verringern, indem beide Theile des Zuges automatisch zum Stillstande kommen, und desshalb bei Einführung der letztern die Reservekuppelung ziemlich überflüssig machen. Nachdem Hr. Agthe betont hat, dass die Hauptsache bleibe, die Zugstrennungen im Allgemeinen zu verhindern, ehe man das Bremssystem in Anspruch nehme, wird die Discussion über diesen Gegenstand geschlossen.

Es folgte die Wahl des Vorstandes und es wurde derselbe aus folgenden Mitgliedern bestellt:

Herr Ing. Bürkli, Präsident, Lamarche, Fried. Locher, Ulrich und Rieder.

Es folgten nun die Mittheilungen über die der Delegirten-Versammlung vorliegenden Tractanden, Pariser Ausstellung und Beziehungen zum Vereinsorgan. Es entspann sich über den letztern Punkt eine lange Discussion, ohne dass jedoch bestimmte Beschlüsse gefasst wurden, da der Verein dafür hält, es können die Delegirten-Versammlungen nur dann ihren Zweck erreichen, wenn die das Vertrauen ihrer Collegen besitzenden

Delegirten auf Grund der gewalteten Discussion nach freier Ueberzeugung stimmen, nicht aber wenn sie durch bestimmte Instructionen der Section gebunden wären. In letzterem Falle müssten ja alle Discussionen im Schoosse der Delegirten-Versammlungen unnütz sein.

Bezüglich der Ausstellung der aus Paris zurückkommenden Pläne wurde beschlossen: Es sei eine solche zu veranstalten und es werde der Verein entsprechend der Forderung des Centralcomites, den Bruttoertrag derselben dem schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein zuwenden.

Herr Architect *Koch* machte die Mittheilung, dass das Lesezimmer eingerichtet und eröffnet worden sei und theilte ein Reglement mit, welchem wir folgende Punkte entnehmen:

Das Lesezimmer des Zürcher. Ingenieur- und Architecten-Vereins soll seinen Mitgliedern, soweit möglich, Gelegenheit geben, sich mit den neuesten Erscheinungen der Fachliteratur bekannt machen zu können.

Mitglieder dieses Vereins sind:

a. Alle Mitglieder des Zürcher. Ingenieur- und Architecten-Vereins, sowie
b. Die übrigen Unterzeichner des im October dieses Jahres in Umlauf gewesenen Lesezimmer-Circulars.

Ausserdem kann

c. Jedermann nur Lesezimmer-Mitglied werden, der an der Fachliteratur Interesse nimmt, jedoch die Eigenschaften nicht besitzt, Mitglied des Ingenieur- und Architecten-Vereins zu werden.

Die Aufnahme der sub c angeführten Mitglieder geschieht durch Anmeldung beim Präsidenten des Zürcher. Ingenieur- und Architecten-Vereins, begleitet von einer Empfehlung eines Mitgliedes des besagten Vereines.

Die Kosten des Lesezimmers werden im Allgemeinen von dem Ingenieur- und Architecten-Verein getragen, dagegen haben die Nichtmitglieder dieses Vereins einen Beitrag von Fr. 3 per Halbjahr vorauszubezahlen, oder eine noch nicht vorhandene technische Zeitschrift aufzulegen.

Die Beschaffung des Lesestoffes geschieht:

a. Durch freiwilliges Auflegen von Zeitschriften, Büchern etc. durch die Mitglieder des Lesezimmers und der Redaction der Eisenbahn.
b. Durch Auflegen neuer Werke durch die Buchhandlungen.
c. Durch Anschaffungen.
d. Durch Schenkungen.

Der Ingenieur- und Architecten-Verein übernimmt die Garantie für Ersatz allfällig beschädigter Zeitschriften, Bücher etc., in Fällen, wo der Urheber des Schadens nicht ausgemittelt werden kann.

Das Lesezimmer (der obere kleine Saal auf der Meise) ist täglich geöffnet von 9 bis 12 und 2 bis 6 Uhr, ausserdem am Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag bis Abends 10 Uhr.

Herr Bühler behält sich vor, das Lesezimmer ausnahmsweise für einige Stunden zu schliessen, was jeweilen durch Anschlag (geschlossene Gesellschaft) bekannt gemacht wird.

Schluss der Sitzung um 11½ Uhr. *Jy.*

* * *

## Submissionsanzeiger.

### Canton Zürich.

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

### Canton Luzern.

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

### Canton Bern.

Termin 15. Dezember. — Bezeichnung: *Eingabe für Vermessung der Gemeinde Bangerten* an Gemeindspräsident *Christ. König* oder an Gemeindeschreiber *Kocher* in Bangerten (Amt Fraubrunnen).

Termin 20. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Brückenbelag* an die Bauinspection *Biel*. Belag der Brücke über den Gewerbekanal bei der Spinnerei *Ritter*. Flächeninhalt etwa 120 □m/. Auskunft dortselbst.

### Canton Aargau.

Termin 20. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Wuhrreparatur* und *Uferschutzarbeiten* an Herrn *H. Märki*, Müller in *Buchs*. Beschrieb der Arbeiten und die Accordbedingungen dortselbst.

### Canton Glarus.

Termin 30. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Zimmerarbeiten* an den Präsidenten der Baucommission, *Gallati*, in Glarus. Zimmerarbeiten für die neue Cantonalkrankenanstalt in Glarus. Pläne, Bauvorschriften und Devis im Regierungsgebäude, wo jede weitere Auskunft ertheilt wird.

### Canton Baselstadt.

Termin 30. November. — Bezeichnung: *Eingabe für Schreinerarbeiten* an das *Baudepartement Basel*. Schreinerarbeit in der Schulhausbaute Schützengraben. Pläne und Bauvorschriften auf dem Büreau des Bauinspectors.

* * *

## Chronik.

Cantone.

*Genf.* — Die Arbeiten an der Genfersee-Gürtelbahn sind in vollem Gange und bis Ende 1879 soll die Linie v. St.-Gingolph bis Thonon in Betrieb gesetzt werden können.

*Luzern.* — Die Versteigerung der Linie Rigi-Kaltbad-Scheideck findet den 1. Dezember, Nachmittags 2 Uhr, in dem Gerichtshaus der Stadt Luzern statt.

Eisenbahnen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 30,90m/, Airolo 23,40m/, Total 54,30m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 7,70 m/.

* * *

## 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 |
|---|---|---|
| Gartsherrie | 65,00 | 60,65 |
| Coltness | 66,90 | 60,65 |
| Shotts Bessemer | 79,40 | — |
| f. a. b. Glasgow | | |
| **Westküste** | **No. 1** | **No. 2** |
| Glengarnock | 60,00 | 55,65 |
| Eglinton | 56,25 | 55,00 |
| f. a. b. Ardrossan | | |
| **Ostküste** | **No. 1** | **No. 2** |
| Kinneil | — | 69,40 |
| Almond | 57,50 | 56,25 |
| f. a. b. im Forth | | |

| Cleveland | No. 1 | No. 2 | No. 3 |
|---|---|---|---|
| Gute Marken wie: | 50,00 | — | 46,25 |
| Clarence, Newport etc. | 51,25 | — | 47,50 |
| f. a. b. in Tees | | | |
| **South Wales** | | | |
| Kalt Wind Eisen | | | |
| im Werk | | | |

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, 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 | 125,00—137,50 |
| „ best | 18125 —187.50 | 143,75—150,00 | — — |
| „ best-best | 187,50 —203.15 | 168,75—175,00 | — — |
| Blech No. 1—20 | 187,50 —212,50 | 193,75—200,00 | — — |
| „ „ 21—24 | 212,50 —250,00 | — — | — — |
| „ „ 25—27 | 168,75 — — | — — | — — |
| 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 | „ | 1637,50 | — |
| ***Blei.*** | | | |
| Spanisch | Fr. | 375,00 | — |
| ***Zink.*** | | | |
| 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).