

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Die Eisenbahn = Le chemin de fer   |
| <b>Herausgeber:</b> | A. Waldner   |
| <b>Band:</b>        | 10/11 (1879)   |
| <b>Heft:</b>        | 2  |
| <b>Artikel:</b>     | Reglement für die Benützung der im Bahnhofe Zürich aufgestellten Maschine des eidgenössischen Polytechnikums |
| <b>Autor:</b>       | Kappeler, C.   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-7699">https://doi.org/10.5169/seals-7699</a>                          |

### 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:** 20.02.2026

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

einen Credit von 15 000 Fr. zur Anschaffung der von Herrn Werder in Nürnberg ersonnenen Festigkeitsmaschine, die in Bayern schon auf verschiedenen Bauplätzen ausgezeichnete Dienste geleistet hatte, mit der Bestimmung, dass sie dem eidg. Polytechnikum gehören solle. Im Einvernehmen mit Hrn. Werder selbst wurden noch einige Verbesserungen vereinbart und schliesslich die Maschine der Maschinenbauanstalt Cramer & Klett in Nürnberg zur Ausführung gegeben.

Im Jahre 1866 wurde sie aufgestellt und sofort im Februar 1867 eigens für diesen Zweck eingesandte Steinwürfel bezüglich ihrer Widerstandsfähigkeit gegen das Zerdrücken geprüft.

Leider hatte die Baumaterialienausstellung in Olten nicht gewünschten Erfolg. Zwar wurden von allen Seiten Muster von Baumaterialien eingesandt, allein die Käufer blieben aus und die Geschäfte wickelten sich nicht in Olten ab. So kam denn diese Ausstellung bald in Verfall und wurde später ganz aufgehoben.

Die Maschine aber blieb in der Werkstätte der Centralbahn aufgestellt, zahlreiche Prüfungen aller Art wurden mit derselben vorgenommen.

Das Protocoll der Festigkeitsmaschine weist 437 Versuchszahlen auf, von denen 117 sich auf Steinproben beziehen (die verhältnissmässig wenig Zeit in Anspruch nehmen), während die übrigen meistens Metallproben sind, von denen jede einzelne mehrere Stunden in Anspruch nahm. Unter diesen letztern befinden sich Proben von Schienen aus gewöhnlichem Eisen und aus Stahl; die Gussstahlaxen der schweizerischen Artillerie; zahlreiche Proben von Kanonenmetall; die Proben der Glieder des Kettensteges von Alten bei Andelfingen und andere mehr.

Als im Jahre 1872 die Erweiterung des Bahnhofes in Olten den Abbruch des Gebäudes, in welchem die Maschine sich befand, erheischt, musste dieselbe auseinander genommen werden und wurde nach Zürich expediert, wo sie bis zum Jahre 1877 in den Magazinen der Nordostbahn unbenutzt liegen blieb, indem die Schulbehörden keine Lust zeigten, einen Credit für die Wiederaufstellung zu erwirken.

Hrn. Stadtgenieur Bürkli in Zürich gebührt nun das *unzweifelhafte* Verdienst, durch seine Bemühungen die Wiederaufstellung veranlasst zu haben. Nachdem er öfters seiner Entrüstung darüber Ausdruck gegeben hatte, dass dieses schöne Instrument unter Baumwollballen vergraben liege, kam er als Präsident des schweiz. Ingenieur- und Architectenvereins darum ein, sie für das Vereinsfest im September 1877 im Letten provisorisch aufzustellen zu dürfen.

Diese Erlaubniss konnte kaum verweigert werden. Bei dem Vereinsfest war die Maschine im Stande zu functioniren und nachher wurden noch von Hrn. Ingenieur Hans von Muralt die sämmtlichen dem Ingenieur- und Architectenverein zur Ausstellung in Paris eingesandten Steinmuster geprüft. Das Protocoll weist 474 Steinproben auf; die Resultate sind in einem Hefte der technischen Mittheilungen des Ingenieur- und Architectenvereins zusammengestellt.

Indessen war auch die Aufstellung im Letten nur eine provisorische, weil das Gebäude, in welchem man sie untergebracht hatte, zum Abbruch bestimmt war. Nach allen bisherigen Vorgängen war es nicht mehr möglich, die Maschine wieder in irgend einem Magazin zu vergraben, auch hatte Hr. Schulratspräsident Kappeler vorher schon mit der Nordostbahn und der Stadt Unterhandlungen wegen Aufstellung der Maschine angeknüpft.

Die Stadt bot den für ein später aufzustellendes Pumpwerk bestimmten Platz im Maschinengebäude im Letten, nebst allenfalls in Anspruch zu nehmender Kraft, die Nordostbahn die Bedienungsmannschaft für eine gewisse Anzahl Tage gratis an; dagegen müsste das Gebäude für die Maschine auf Kosten der Eidgenossenschaft erstellt werden.

Die Erwägung, dass ein einmaliger bedeutender Credit leichter erhältlich ist, als wie ein jährlich wiederkehrender, und dann die unmittelbare Nähe der Werkstätten, mit einem ausgezeichneten dienstfertigen Personal, bestimmten den Herrn Schulratspräsidenten Kappeler, sich für die Nordostbahn zu entscheiden.

Das Gebäude wurde projectirt, der nothwendige Credit verlangt und erhalten, und jetzt steht die Maschine in einem schönen hellen, geräumigen Hause, wo man der Aufträge Baumaterialien zu prüfen, harrt.

Für die Benützung der Maschine durch dritte Personen wurde ein Reglement entworfen, das hier unten mitgetheilt wird, und dessen einzelne Artikel wohl keiner Erläuterungen bedürfen.

Wir schliessen mit einigen Worten über die Leistungsfähigkeit der Anstalt, wie sie jetzt organisiert ist, im Vergleich mit anderen ähnlichen Instituten. Als die Maschine im Jahre 1866 angeschafft wurde, war sie eine der besten derartigen Werkzeuge. Seitdem aber sind an vielen anderen Orten Anstalten zur Prüfung von Baumaterialien reich ausgestattet worden! Wenn auch die Mittel, die Kraft zu äussern und sie zu messen, keine wesentliche Aenderungen erfahren haben, so wurden doch anderwärts die Mittel, die zu prüfenden Gegenstände zu befestigen und die durch die Kraftäusserungen hervorgerufenen Deformationen zu messen, ungemein vervollständigt und verbessert. Die nothwendigeren dieser feinen Apparate sollen jetzt aus dem Rest des für das Gebäude angewiesenen Credites beschafft werden. Hoffentlich werden sie in einigen Monaten vorhanden sein, und dann erst wird man im Stande sein, jene Coefficienten, durch welche die Güte der Materialien bezeichnet wird, mit derselben Sicherheit als wie anderwärts zu ermitteln.

In London, Berlin, München wurden die Anstalten zur Prüfung der Baumaterialien so reich ausgestattet, dass nicht allein die Versuche um einen billigen Preis im allgemeinen Interesse des bauenden Publicums ausgeführt, sondern dass auch noch solche im Interesse der Wissenschaft, zur Festsetzung der Normen, nach welchen dimensionirt werden soll, unternommen werden können, und auf diese Versuche stützen sich die letzten Fortschritte im Bau der eisernen Brücken. In dieser Richtung nun kann die hiesige Anstalt *gar nichts leisten*. Die Anstalt soll sich aus den Gebühren erhalten, sie hat keinen laufenden Credit, muss sich demnach auf die Versuche beschränken, die Auftraggeber verlangen, und das gegen Rechnungen, die wohl mehr abschrecken als anziehen werden.

Hoffen wir, es werde auch hier noch dem Herrn Präsidenten des eidgenössischen Schulrathes gelingen, die Anstalt auf ein besseres Fundament zu stellen.

C.

#### Reglement

für Benutzung der im Bahnhofe Zürich aufgestellten Festigkeitsmaschine des eidgenössischen Polytechnikums.

(Vom schweiz. Schulrath und vom schweiz. Bundesrat genehmigt den 14. März resp. 1. April 1879.)

Art. 1. Auf der Festigkeitsmaschine des eidg. Polytechnikums können Materialien aller Art bezüglich ihres Widerstandes gegen Druck, Zug, Scheeren, Biegung und Torsion geprüft werden.

Art. 2. Die auszuübende Kraft soll in der Regel 60 t. nicht überschreiten. Für Ausübung grösserer Kräfte bis zu 100 t. finden besondere Vereinbarungen statt.

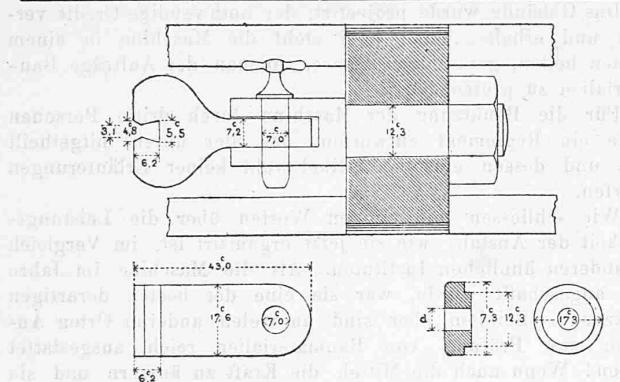
Art. 3. Dieser Maximaldruck kann nur auf Gegenstände unter 25 cm. Länge ausgeübt werden, bei längern Gegenständen, bei Zug, Biegung und Torsion muss derselbe den Befestigungsmitteln entsprechend reduziert werden.

Art. 4. Es darf angenommen werden, dass die Maschine innerhalb einer Fehlergrenze von  $\frac{1}{4} t.$  auf und ab die Resultate genau angibt.

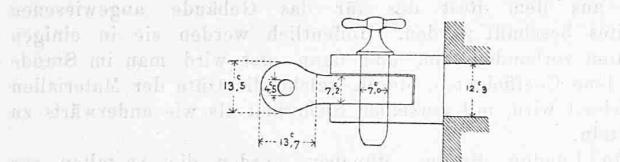
Art. 5. Die Querdimensionen der zu prüfenden Gegenstände dürfen, auch wenn der Widerstand voraussichtlich weniger als 60 t. betragen wird, 18 cm. nicht übersteigen.

Zu zerdrückende Gegenstände können zwischen gusseiserne Platten mit oder ohne Unterlagen gestellt werden. Für die Unterlagen hat der Auftraggebende zu sorgen.

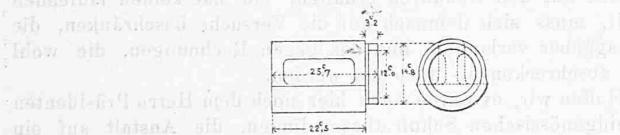
Art. 6. Zu zerreissende Gegenstände können an die hier skizzirten Maschinenteile befestigt werden:



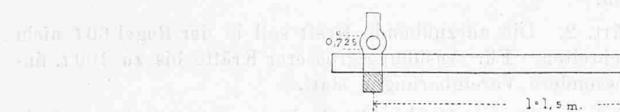
Zwei Kluppen, Maximaldicke der einzuspannenden Platten  $h = 2,1 \text{ cm}$ , mit welchen ein Druck bis auf ca. 30 t. ausgeübt werden kann.



Zwei Bolzen, Durchmesser  $h = 7 \text{ cm}$ .



Zur Prüfung dünner Platten bezüglich ihres Widerstandes gegen Abscheeren ist ein hohler Cylinder von 12 cm. Durchmesser, in den der scheerende Cylinder genau passt, vorhanden. Es können ca. 110° der Cylinderperipherie zum Scheeren benutzt werden. Zum Abscheeren von Nieten müssen vernietete Blechplatten zerrissen werden.



Zum Biegen sind zwei Pendelauflagen (s. d. Skizze) vorhanden. Die Auflagen können innerhalb der Länge  $l = 0,30$  bis 1,50 cm. rechts und links der Kraft beliebig verschoben werden.

Zu verdrehende Axen werden in die Lager zweier Supports gesteckt, welche an die Stelle obiger Pendelaufläger treten. Die Torsionskraft wird mittelst eines aufzuwickelnden Klinkrades und Hebelarmes von 50 cm. Länge, welche beide eine Bohrung von 12,3 cm. haben, ausgeübt, und soll 10 t. nicht überschreiten.

Art. 7. Wegen Vornahme von Materialprüfungen beliebe man sich an die „Anstalt zur Prüfung der Festigkeit von Baumaterialien am eidg. Polytechnikum in Zürich“ zu wenden. Dieselbe wird sich mit dem Auftraggeber wegen etwa besonders anzufertigender Befestigungsmittel in's Benehmen setzen und einen Tag für Vornahme der Prüfung vereinbaren. Die zu

prüfenden Materialien sind an die *Maschinen-Werkstätte der Nordostbahn in Zürich* zu adressiren. Es ist sehr wünschenswerth, dass die Auftraggeber den Prüfungen beiwohnen.

Art. 8. Die Resultate aller Versuche, die mit der Festigkeitsmaschine vorgenommen worden sind, werden in ein Protocoll eingetragen und davon den Auftraggebern Auszüge angefertigt. Wenn von Seite derselben kein Vorbehalt gemacht wird, so wird angenommen, dass im Interesse der Wissenschaft die Versuchsresultate in beliebiger Weise benutzt und veröffentlicht werden dürfen.

Art. 9. Die Gebühren für Befestigungsmittel, für Benutzung der Maschine, Leitung der Versuche und die hiezu nötige Hülfe durch Handarbeiter werden den Auftraggebern in jedem einzelnen Falle billig berechnet. Für einfache Benutzung der Maschine ohne besonders anzufertigende Befestigungsmittel, werden die Kosten von Fr. 30 per Tag nicht übersteigen. In Fällen gelegentlich vorzunehmender Untersuchungen kann auch eine geringere Vergütung berechnet werden.

*Der Präsident des schweiz. Schulrathes :  
C. Kappeler.*

\* \* \*

**Leopold Blotnitzki.**

Leopold Blotnitzki, geboren 1817, legte den Grund zu seiner technischen Bildung in der Ingenieur-Cadettenschule zu St. Petersburg. Nachdem er schon in seinem 20. Jahre bei der Ausführung einiger öffentlichen Bauten in Odessa praktisch thätig gewesen, vervollständigte er seine Studien in Berlin, Wien und München, später auch in London und Paris, dazwischen zur Abwechslung in der Praxis sich versuchend, wie in München unter Oberbaurath Gärtner, 1842 durch seine Vorstudien für die Eisenbahn Prag-Wien dem Oberbaurath Etzel bekannt geworden, zog ihn dieser im folgenden Jahre nach Stuttgart. Unter der Leitung dieses ausgezeichneten Technikers entwarf er hier ein Vorprojekt nebst Normalien für die württembergischen Staatsbahnen und trat in Folge dessen 1845 in den württembergischen Staatsdienst. Seine Beschäftigung in dieser Stellung war eine sehr mannigfaltige: Entwerfen von Constructionen und Anlagen aller Art, Beaufsichtigung der Ausführung von Bahn- und andern Bauten u. s. w. — immer unter der bewährten Führung Etzels, dem er stets ein dankbares Andenken bewahrte. Seine bei diesen Arbeiten an den Tag gelegte Tüchtigkeit erwarb ihm 1850 das württembergische Staatsbürgersrecht, und der König verlieh ihm die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft.

Als Etzel 1852 als Oberingenieur der schweiz. Centralbahn nach Basel übersiedelte, folgte ihm Blotnitzki dorthin nach und war hier in ebenso vielseitiger Weise thätig, wie in Stuttgart. Sein Project für die sehr schwierige Anlage des Bahnhofes in Genf zog die Aufmerksamkeit der dortigen Cantonsbehörden auf den strebsamen Techniker und diese beriefen ihn 1853 als Canionsingenieur in ihren Dienst.



In Genf war seiner eminenten Arbeitskraft ein weites Feld geboten. Von den vielen Bauten, die er hier projectierte und deren Ausführung er leitete, seien blos erwähnt: die Anlage neuer Stadtquartiere am Platze der demolirten Festungswerke, die Herstellung eines neuen Strassennetzes mit den nötigen Kanälen und Wasserleitungen, die Anlage des neuen Quai's und des grossen Hafens, die Rhonebrücke *la Coulouvrière* und die bekannte Montblanc-Brücke, welche mit Recht für ein Meisterwerk der Technik gilt und deren Construction vielfach nachgeahmt wurde — Bauten, die zusammen ein Anlagecapital von 18 Millionen Franken repräsentieren. Daneben beaufsichtigte er den Bau der Genfer Bahnen, für welche er zum Theil, wie für die Linie Genf-Versoix und die Pferdebahn Genf-Carouge, die Projekte geliefert.