

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 14

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: 21.02.2026

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

aufgewogen wird durch die Rücksicht, dem Auge der jetzt Lebenden nicht den Anblick von etwas seither Ungewohntem darzubieten, will ich Anderen zu entscheiden überlassen.

Die beschränkte Ausdehnung des Bauerrains, wohl auch finanzielle Bedenken mögen den Architekten zur Annahme einer Reihe zweistöckiger Pavillons geführt haben: die übrigen sind, dem Leroy'schen Principe getreu, einstöckig gehalten. Es würde mich zu weit von meinem Thema ablenken, wenn ich bei diesem Anlasse den Vortheil dieser gegenüber jenen vom hygienischen Standpunkte aus besprechen wollte*). Hingegen darauf will ich schliesslich doch noch hindeuten, dass man auf einem beschränkten Areal den gegebenen Raum verhältnissmässig am besten ausnützt und zwar ohne irgend eine hygienische Rücksicht zu verletzen, wenn man zu den „*Pavillons ogivaux isolés sans étages*“ von Tollet greift, welche das Stadium des Versuches bereits durchgemacht und an der letztjährigen Pariser Weltausstellung einen ersten Preis davon getragen haben. Der Tollet'sche Spitzbogenbau verlangt von allen bis jetzt zur Prüfung gelangten Bausystemen für den gleichen Cubus Luft die geringste Flächenausdehnung der Wandungen und daher auch, unter sonst gleichen Umständen, die niedrigsten Baukosten. Ihm gehört daher wohl die Zukunft, bis noch Besseres geleistet sein wird. Die Firsthöhe eines Tollet'schen Pavillons misst 9,5 m., bei einem Breitendurchmesser von 8,2 m. Stellt man dieselben in den Meridian, so ergibt die Formel (F), dass sie nur eines Abstandes von

$$18,28 - \frac{8,2}{2} = 14,18 \text{ m.}$$

von einander bedürfen, um jedem Kranken neben ausreichender Luft auch noch den unverkürzten Genuss einer zweistündigen Bestrahlung seiner Lagerstätte durch die Sonne zu gewähren; und es fänden alsdann auf der gleichen Flucht, auf welcher sechs der erwähnten Pavillons des Planes stehen, nicht weniger als elf dieser Tollet'schen Gebäulichkeiten Platz.

*) Siehe Tardieu, Dictionnaire d'hygiène publique; 2me édit. Paris 1862. T. II p. 433 und 434.

Kleine Mittheilungen.

Le pont de Limfjord, en Danemark.

Il y a peu de temps a été inauguré en Danemark un pont qui fait grand honneur à la compagnie qui l'a construit. Cette compagnie est une Société française, celle de Fives-Lille.

Le pont, situé au-dessus du Limfjord, a 378 m. de long. Il s'élève de 2 m. au-dessus du niveau de l'eau. Il est supporté par six piliers dont un, au milieu du courant, est destiné à porter le pont tournant qui livre passage aux navires. La distance entre les piliers est de 63 m.

La construction de ces piliers a présenté les plus grandes difficultés, en raison de la profondeur de l'eau (31,5 m. à 34,2 m.), de la force du courant et de la nature marécageuse du fond. Ces difficultés ont été heureusement surmontées par l'habileté des constructeurs français.

Il a fallu employer la cloche à plongeur, la pompe dite *Senkbrunnen* et autres appareils; mais, là même, l'épaisseur de la couche d'air dans le long tube de pierre a offert des obstacles presque insurmontables. A la place où devaient être établis les piliers, il a fallu d'abord dresser un échafaudage flottant au milieu d'un courant très rapide: au-dessus d'une ouverture qu'on y pratiqua, fut placée une forte cloche en fer qu'on laissa pendre librement sur l'eau; puis on maçonna le pilier sur la cloche, ne laissant qu'un espace vide au milieu; peu à peu, l'appareil s'enfonça plus profondément, et sans relâche on maçonnait à la partie supérieure, jusqu'à ce que la partie inférieure eût atteint le fond.

L'espace vide au centre, qui petit à petit était devenu un tube de 31,5 m. de longueur, fut alors employé comme une échelle par où les ouvriers descendirent dans la cloche, laquelle avait atteint le tuf marécageux. Grâce à l'énorme pression venue d'en haut, et au travail sous-marin des ouvriers, la tourbe marécageuse fut écartée jusqu'à ce qu'on eût trouvé un terrain solide pour y asseoir les piliers.

Ce premier travail achevé, restait à combler le vide et à terminer le faite. Dans la cloche, la pression fut portée jusqu'à quatre atmosphères; aussi, dans les premiers temps, se produisit-il des cas de maladie, et même des accidents plus graves, auxquels on remédia grâce à un mécanisme perfectionné, destiné à régler le passage d'un air extraordinairement comprimé à l'atmosphère normale, et vice versa.

Plusieurs accidents qui se produisirent dans la construction retardèrent les travaux: un des piliers nord se rompit, en 1876, pour des causes qu'on n'a pu encore déterminer. Il fallut forer cette masse énorme, et à sa place installer un autre pilier.

Grâce à ce pont, la voie ferrée peut atteindre maintenant la pointe la plus septentrionale du Danemark, ce qui va permettre un plus grand courant de relations entre les pays scandinaves et le continent.

D'un autre côté, on a étudié, depuis quelques années, le projet d'un nouveau port sur le Cattegat, notamment dans une des plus grandes îles du groupe des Hirtsholme, port qui serait relié à Frederikshaven au moyen d'une jetée avec le chemin de fer. Ce serait là le couronnement du réseau du Jutland, qui deviendrait ainsi d'une importance réelle comme intermédiaire pour le réseau européen.

* * *

Hydraulische Scheere für Eisenbahnschienen.

Dieselbe war mit einigen andern Constructionen desselben Erfinders in Paris von der Hydraulic-Engineering-Company in Chester ausgestellt.

Die gesammte Maschine besteht aus dem Druckerzeugungsapparat und der eigentlichen Scheere; die Verbindung beider vermittelt ein mehrfach gekrümmtes Wasserrohr. Das bewegliche Scheerenblatt sitzt am Ende eines 300 mm. im Durchmesser haltenden Presskolbens, der durch das Druckwasser vorgeschoben, beim Nachlassen des Druckes aber durch seitlich angebrachte Gewichte zurückgezogen wird. Diese Scheere wiegt mit ihrem Gestell vier Tonnen und ist bestimmt, frei und ohne besondere Befestigung auf ihr Fundament gestellt zu werden.

Der Druckerzeugungsapparat besteht aus einem verticalen Dampfzylinder von grossem Durchmesser. Mit dem Dampfkolben ist auf gleicher Kolbenstange der bei weitem kleinere Kolben des darunter stehenden Pumpenzylinders befestigt; er macht demnach mit jenem einen gleich grossen Hub und drückt beim Aufwärtsgang das Wasser durch das erwähnte Wasserdruckrohr nach dem Druckzylinder der eigentlichen Scheere. Ein Hub des Pumpenkolbens genügt für einen vollen Hub des Presskolbens.

Die Presspumpe, die ebenfalls keiner weiteren Befestigung auf dem Fundamente bedarf, wiegt fünf Tonnen.

Die Ingangsetzung der Druckpumpe erfolgt durch einen vom Maschinenwärter zu stellenden Hebel. Der Abschluss der Dampfströmung geschieht selbstthätig so, dass der Dampf noch expandiren kann, und zwar, sobald der Kolben die eine der drei seitlich am Cylinder angebrachten Oeffnungen überschreitet. Tritt dieser Augenblick ein, so strömt der Dampf aus und schliesst durch Einwirkung auf ein Kolbenventil den Eintrittscanal. Nach vollendetem Scheerenschnitte veranlasst eine Hebelbewegung den Austritt des Dampfes auf der anderen Seite des Kolbenventils und öffnet von neuem das Einstromungsrohr.

Sollte der bedienende Arbeiter das Oeffnen eines der drei seitlichen Ausströmungshähne unterlassen, wenn die Einstromung beginnt, so tritt ein breiter Canal in Wirkung, der den Dampf in der höchsten Stellung des Kolbens über diesen treten lassen und ihn somit in's Gleichgewicht setzen wird. (Uhland's Maschinen-Constructeur 1879. S. 62.)

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 8,1 m/, Airola 21,90 m/, Total 30,00 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 4,30 m/.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 917,00 m/.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.