

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 14/15 (1881)
Heft: 2

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.10.2024

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

einzelne dieser Lösungen sind schon insoweit spruchreif geworden, dass sie auch der bedächtigtsten Bahnverwaltung zur Vornahme von Versuchen im Grossen empfohlen werden können.

So haben denn auch unsere Schweizerbahnen diese Frage zu der ihrigen gemacht und sind im Begriffe, zur Lösung beizutragen. Am 14. April d. Jahres versammelte sich die bestellte Commission der schweizer. Maschinentechner unter dem Vorsitz des Herrn Maschinen-Inspectors A. Klose in Rorschach zur Prüfung und Begutachtung einer reichen Collection von Sicherheitskupplungen, welche, Dank dem Eifer und den Bemühungen des Vorsitzenden, nicht nur an vollständigen Werkzeichnungen, sondern auch in natura vorgekommen werden konnten.

In der Folge wurde denn auch eine Anzahl der vorgeführten Constructionen ausgewählt, um der gesammten Techniker-Conferenz demnächst zur definitiven Beschlussfassung vorgelegt zu werden.

Somit ist auch der zweite Schritt zur Erhöhung der Sicherheit der Kupplungen angebahnt und findet hoffentlich bald auch für die schweizerischen Bahnen eine befriedigende Lösung.

Concours de chemins de fer portatifs à Versailles.

L'exposition qui vient d'avoir lieu au concours régional de Versailles n'a jamais été aussi brillante que cette année; mais parmi les nouveautés qui y étaient représentées il est à signaler, en première ligne, l'attrayante exposition de la maison Decauville, inventeur des chemins de fer à voie étroite „entièrement métalliques, facilement démontables et transportables“. — Cette maison a reçu la médaille d'or dans le concours spécial et c'est déjà la sixième qu'elle remporte tant en France qu'à l'Étranger.

Lorsqu'on a examiné et vu fonctionner ces petits chemins de fer, on doit se dire que la solution pratique des transports à bon marché depuis les chemins de fer à voie normale à des petits centres, ou entre des localités qui sont encore privées de moyens rapides de communication, et pour lesquelles un tronçon ferré normal serait absolument onéreux, semble avoir été réalisée, ou est bien près de l'être.

La voie est de 60 centimètres et le „train-bijou“ comme on l'appelle, est composé d'une excellente petite locomotive d'environ 5 tonnes et de 6 à 10 wagons de première, deuxième et troisième classes. — Il y a, suivant le genre de train, aussi des wagons pour marchandises et des wagons spéciaux pour le transport des chevaux et du bétail. Les wagons à voyageurs de deuxième et troisième classes sont parfaitement aménagés et ceux de première classe sont capitonnés rouge et or et sont même muni de glaces.

Le chiffre des affaires de la maison Decauville s'augmente chaque année et a déjà atteint 6 millions par an.

C'est cette maison qui a fourni les cents kilomètres de matériel ferré que le gouvernement russe emploie pour le transport de ses troupes dans le Turkestan et elle travaille en ce moment à la livraison du matériel nécessaire aux travaux du canal de Panama, des chemins de fer du Sénégal, des ports de Sébastopol, de Newhaven etc. etc.

Je puis ajouter qu'il serait fort désirable que des ingénieurs suisses puissent aller visiter cet établissement d'un genre tout nouveau, parcequ'il est plus que probable que ce genre de chemins de fer pourrait trouver en Suisse une application tout-à-fait spéciale et y rendraient des services bien entendus et cela sans provoquer des dépenses onéreuses.

Peut-être la société suisse des ingénieurs et architectes pourrait-elle discuter l'opportunité d'une telle visite? Dans tous les cas si quelques ingénieurs se réunissent et désirent visiter cet établissement le soussigné est prêt à leur donner quelques mots de recommandation auprès du chef de cette usine.

F. Fayod, Ing.

Revue.

Arlberg-Tunnel. Bei der am 24. Juni anlässlich der Vollendung des ersten Stollen-Kilometers an der Ostseite des Arlberg-Tunnels stattgehabten Feier, gab Prof. Rziha folgende interessante vergleichende Daten:

	Am	Montenis	Gotthard	Arlberg
kostete der laufende Meter Tunnel	4 088 fl.	2 500 fl.	1 600 fl.	
wurde pro Jahr im Mittel gebaut	1 122 m	1 674 m	2 162 m	
betrug der Stollenfortschritt im 1. Jahr	170 m	121 m	1 720 m	
„ „ „ „ 2. „	380 m	1 075 m	?	

Es ist selbstverständlich, dass die für den Arlberg-Tunnel angegebenen Zahlen von 1 600 fl. und 2 162 m nicht die wirklichen Kosten und Jahresfortschritte, sondern nur die durch den Vertrag mit der Unternehmung stipulirten Grundlagen repräsentiren.

Concurrenzen. Die Centralcommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur eröffnet unter schweizerischen oder in der Schweiz niedergelassenen Künstlern und Kunstgewerbetreibenden eine Concurrenz zur Einreichung von Zeichnungen über:

Ein Pianino-Gehäuse; einen Kachelofen; einen Geldschrank; einen Grabstein; eine Bucheinbanddecke.

1) Das Pianino-Gehäuse soll 130 cm hoch, 141 cm lang, 31 cm tief sein. Die Tasten liegen in der Höhe von 75 cm und es springen dieselben 30 cm über das Gehäuse vor.

Für die beiden besten Arbeiten sind Preise im Betrage von 200 und 150 Franken ausgesetzt.

2) Der Kachelofen von mittlerer Grösse ist für ein besseres mit Holz getäfeltes Zimmer bestimmt. 1. Preis 175 Fr.; 2. Preis 125 Fr.

3) Der Geldschrank soll ca. 178 cm hoch, 84 cm breit und 58 cm tief sein. Die Construction des Verschlusses fällt nicht in Betracht. 1. Preis 175 Fr.; 2. Preis 125 Fr.

4) Der Grabstein, für einen Liedercomponisten bestimmt, darf die Herstellungskosten von 600—800 Fr. nicht überschreiten. 1. Preis 100 Fr.; 2. Preis 50 Fr.

5) Eine Bucheinbanddecke für eine Geschichte der technischen Künste. Grösse 18/26 cm. 1. Preis 75 Fr.; 2. Preis 50 Fr.

Verlangt werden Zeichnungen im Maassstabe von 1 : 5 und die nothwendigsten Details in natürlicher Grösse. Für die Bucheinbanddecke genügt ein Entwurf in Naturgrösse. Die Zeichnungen sind so auszuführen, dass über die künstlerische Herstellung des Objectes kein Zweifel walten darf.

Die Jury besteht aus den Herren: Oberst J. Rieter, Präsident der Centralcommission, Architect E. Jung, Professor J. Seder (in Winterthur); Professor G. Lasius, Architect Albert Müller (in Zürich).

Bei der Beurtheilung soll bei charakteristischer Behandlung des Materials besonders auf einfach schöne Verhältnisse das Hauptaugenmerk gerichtet sein.

Die Arbeiten sind mit Motto versehen bis 1. October laufenden Jahres an das Gewerbemuseum Zürich einzusenden. Ein beigelegtes versiegeltes Couvert mit demselben Motto soll Name und Wohnort des Autors enthalten.

Die prämiirten Arbeiten bleiben Eigenthum der Centralcommission und letztere behält sich das Recht vor, dieselben nach Gutfinden auch ausführen zu lassen, ebenso sollen dieselben im Schweizerischen Gewerbeblatt publicirt werden.

Münsterbauverein in Bern. Um die Mittel zu den nothwendigen Vorarbeiten und zur Vornahme weiterer Studien für den Ausbau des Münsters in Bern aufzubringen, hat sich daselbst ein Münsterbauverein constituirt, der auf ähnlichen Grundlagen, wie dies in Basel mit gutem Erfolge geschehen ist, seine Wirksamkeit entfalten soll. Mitglied des Vereins kann Jedermann werden, der sich zu einem monatlichen Beitrag von 10 Cts. verpflichtet.

Eisenbahnen in Japan. In Japan ist eine Art Eisenbahnfieber ausgebrochen; es bilden sich zahlreiche neue Gesellschaften zur Ausföhrung von Eisenbahnlinien und auch die bereits bestehenden Gesellschaften erweitern ihre Netze beträchtlich. Das Capital stammt aus dem Lande selbst; als Unternehmer fungiren, wie das erklärlich ist, zumeist Amerikaner; das Eisenbahnmateriale kommt zumeist aus England, zum Theil aber auch bereits aus Nord-Amerika, dessen Wagen- und Locomotivbauanstalten sich immer weitere Absatzkreise erringen. Die „Japanische Eisenbahngesellschaft“ (Nippon Tetsudo Kaisha) hat fünf verschiedene neue Linien in Angriff genommen, welche hauptsächlich dazu dienen sollen, die Hauptstadt Tokio zu einem Centralpunkte des Eisenbahnverkehrs zu machen; auch Kinsin, die drittgrösste der 3 000 Inseln, aus welchen dieses „Kaiserreich des Sonnenaufgangs“ besteht, soll neue Eisenbahnlinien erhalten, welche die wichtigste Hafenstadt Nagasaki mit verschiedenen anderen Handelsstädten der Insel verbinden sollen. [Z. d. V. D. E.]