

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Neue Bedachungsprofile  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9476>

#### **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>**

und des Springbrunnens am Aesenthorplatz, dann Theater-Vorstellung, in welcher ein von unserm Collegen: Architect Paul Reber gedichteter sinniger Festgruss grossen Beifall fand.

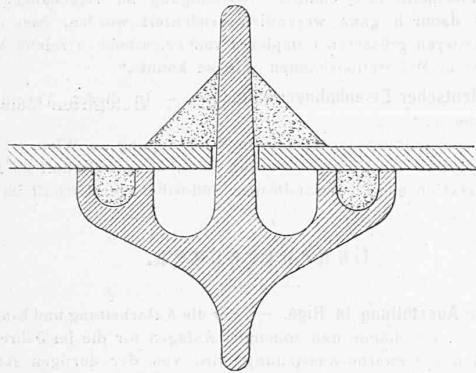
(Schluss folgt.)

### Neue Bedachungsprofile.

System Schinz & Bär.

Bei allen Glasbedachungen, wo Eisen als Träger verwendet wird, ist einerseits darauf zu sehen, dem Glase eine schöne, gerade Auflagefläche zu verschaffen, anderseits jede Ansammlung oder Durchlassung von Wasser an den Dichtungsstellen zu verhüten.

Da, wo der Kitt den Einflüssen der Witterung ausgesetzt ist, wird und muss er brüchig werden und es ist somit eine Anordnung und Construction zu begrüßen, die sowohl solide Auflage wie Dichtigkeit liefert.



Beistehende Figur zeigt ein Bedachungsprofil, das diesen Bedingungen entspricht; dasselbe wird von den Herren Schinz & Bär in Zürich geliefert, denen es auch in verschiedenen Ländern patentirt wurde. Die kleine äussere Rinne ist ganz mit Kitt gefüllt. Der Kitt bildet hier eine genaue, gerade Auflagerung für das Glas; er wird, weil hermetisch abgeschlossen, den Witterungseinflüssen nicht unterworfen sein. Ist nun die auf dem Glase liegende Kittdichtung zwischen Glas und Verticalhauptrippe defect geworden, so wird sich das in grösseren oder kleineren Tropfen eindringende Wasser in der grossen inneren Rinne ansammeln und abfliessen und keinerlei Unannehmlichkeiten verursachen. Es wird dieses Profil eine äusserst nützliche und mannigfaltige grössere Anwendung für Lichthöfe, Aufnahmезimmer für Photographien und ähnliche Bedachungen finden.

### Revue.

**Le chemin de fer de grande-ceinture à Paris.** — La grande entreprise de cette ligne, commencée depuis la dernière guerre et destinée à desservir les localités situées à une distance d'environ quinze à vingt kilomètres de Paris, touche aujourd'hui à sa fin. Après six années de travail on est arrivé en ce moment à la construction de la dernière section du nouveau chemin de fer; une enquête vient d'être ouverte dans les communes que doit traverser cette dernière section de la ligne. Sa longueur sera de treize kilomètres environ et elle passera les localités suivantes: Antony, Rungis, Thiais et Orly. Au point de vue militaire cette nouvelle ligne est destinée de relier tous les nouveaux forts qui se trouvent en voie de construction, elle fut surtout décrétée dans un intérêt stratégique. *Franz Woas.*

**Un tunnel passant sous les Pyrénées.** — Les journaux de Paris annoncent que le roi Alphonse d'Espagne vient de signer un projet de loi autorisant le gouvernement espagnol à concéder une nouvelle ligne de chemin de fer destinée à relier au réseau français le réseau espagnol par la construction d'un tunnel *passant sous les Pyrénées*. La nouvelle ligne partant de Huesca, qui est situé sur le parcours de Barcelone à Pampelone, à mi-chemin de ces deux villes, passera par Canfranc, franchira le col de Somport par le tunnel et rejoindra à Pierrefitte, à quelques lieues d'Argelès, dans les Hautes-Pyrénées, le réseau français du Midi. On suppose que le trésor espagnol s'engagera à fournir une subvention considérable par kilomètre pour la construction de la ligne sur le territoire espagnol jusqu'à l'entrée du

tunnel. Les frais de construction de ce tunnel incomberaient pour moitié à l'Espagne et pour moitié à la France. Le ministère espagnol des affaires étrangères vient d'être autorisé par le roi Alphonse à ouvrir sur ces bases des négociations avec le gouvernement français. En France on fait des vœux pour le succès de cette entreprise, qui favorisera sans doute le développement des relations commerciales entre les deux pays.

*Franz Woas.*

**Electrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen.** — Am 14. October wurde auf der Eisenbahn von London nach Brighton der Versuch gemacht, das electrische Licht zur Beleuchtung des Innern von Eisenbahnwagen zu verwenden. Während bis anhin auf Eisenbahnen durch directe electrische Ströme ein regelmässiges Licht nicht zu erzielen war, zeigte sich die Anwendung sogenannter secundärer Batterien von Faure, bei welchen bekanntlich die Electricität aufgestappelt werden kann, als eine vortheilhafte und zweckentsprechende Neuerung. Es wurden zur Beleuchtung eines einzelnen Wagens 32 Faure'sche Elemente verwendet, welche 12 kleine Incandescenz-Lampen zu versehen hatten. Das Licht war von Anfang bis Ende ein durchaus ruhiges und schönes, so dass die London-Brighton-Gesellschaft sich mit dem Gedanken tragen soll, einen speciellen Pullmann-Expresszug mit electrischem Lichte auszurüsten. Immerhin muss nicht vergessen werden, dass diese Beleuchtungsart in ihrer jetzigen Anwendung noch eine etwas kostspielige Sache ist und dass die in Faure'schen Batterien aufgestappelte Electricität verhältnissmässig nur kurze Zeit ausreicht, so dass die Beleuchtung längerer Fahrten vorherhand nicht durchführbar erscheint.

**Das Schmelzen von Stahl durch Electricität** wurde in der englischen Abtheilung der Pariser Electricitäts-Ausstellung durch Herrn C. W. Siemens ausgeführt. In der kurzen Zeit von 14 Minuten wurden mehrere Kilogramm Stahl in Fluss gebracht. Als bemerkenswerth an diesem Experiment darf die Thatssache hervorgehoben werden, dass Herr Siemens behauptet, der Verbrauch an Kohlen für den Betrieb der electro-dynamischen Maschine sei geringer als derjenige, welcher auf directem Wege zum Schmelzen des Metalls nothwendig gewesen wäre.

**Tunnel sous-marin de la Manche.** — On annonce le prochain achèvement d'une galerie d'essai du tunnel sous-marin entre la France et l'Angleterre. Il ne s'agit plus aujourd'hui de projets ou de tâtonnements. On travaille d'une manière régulière. Les galeries actuellement en perçement doivent avoir du côté français environ 1800 m et du côté anglais 1600 m. C'est ce travail qui se poursuit en ce moment dans les meilleures conditions possibles. Lorsqu'il sera achevé, ce sera un peu plus du dixième du tunnel qui se trouvera tracé. En effet, la longueur de la galerie souterraine doit être exactement de 29,200 km. C'est la longueur mesurée au niveau de la marée basse. Seulement avec les galeries d'accès, du côté anglais et du côté français, il faut compter au moins sur deux kilomètres en plus. Cet hiver, probablement à la fin de novembre ou au commencement de décembre, on pourra examiner les résultats des premières sections entreprises sur le territoire de France et sur celui d'Angleterre.

*(La semaine des constructeurs.)*

### Miscellanea.

**Die Einführung continuirlicher Bremsen auf den schweizerischen Eisenbahnen.** — Wie wir bereits in Nr. 8 dieser Zeitschrift mitgetheilt haben, hat die einsichtsvolle Direction der Jura-Bern-Luzern-Bahn auf Antrag ihres Maschinenmeisters Herrn R. Weyermann beschlossen, zwei Züge mit Heberlein's continuirlicher Bremse auszurüsten. Wir können dieser Mittheilung beifügen, dass seit dem 24. dieses der erste mit Heberlein'schen Apparaten vollständig ausgerüstete Zug in regelmässigem Fahrdienst auf der Strecke Bern-Biel-Sonceboz-Chaux-de-fonds verkehrt, nachdem die Probefahrten vollständig gelungen sind. Der Turnus des Heberlein-Trains ist folgender:

	Vm.	Nm.	Nm.	Vm.	Vm.	Nm.
Bern . . . . .	—	1.21	6.—	Chaux-de-fonds	5.05	9.50
Lyss . . . . .	—	2.09	6.53	Sonceboz . .	6.32	11.22
Biel . . . . .	—	2.42	7.32	Biel . . . . .	7.37	12.45
Sonceboz . . . .	6.55	3.32	8.40	Lyss . . . . .	8.03	1.09
Chaux-de-fonds	8.42	5.20	10.27	Bern . . . . .	8.58	2.04

An der baldigen Einführung dieser die Sicherheit des Verkehrs in bedeutendem Maasse hebenden Einrichtung hat Herr Maschinenmeister R. Weyermann unbestritten am meisten beigetragen.

**Arlbergbahn.** — Im Anschlusse an die soeben stattgehabte Offertauschreibung, betreffend die Vergebung des Unter- und Oberbaues der Strecke Innsbruck- (Wilten-) Landeck der Arlbergbahn wird bereits im nächsten