

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 9

## Vereinsnachrichten

### **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:** 03.10.2024

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

## Literatur.

*Normalspurige Transversal-Eisenbahnen mit Locomotivbetrieb*, von Theodor Lutz, Ingenieur. Mit „fünf Blatt“ Zeichnungen. Zürich, Verlag der Trüb-schen Buchhandlung (Th. Schröter) 1881.

So lautet der Titel einer kürzlich erschienenen und uns zur Besprechung in unserer Fachzeitschrift übergebenen Brochure. Wir haben uns die Mühe genommen, wie es Pflicht eines jeden ernsthaften Recensenten ist, das Büchlein von Anfang bis zu Ende durchzulesen und hätten dasselbe mit der bekannten unumwundenen Kritik: „Es ist viel Gutes und Neues in dem Buche, leider ist aber das Gute nicht neu und das Neue nicht gut“ auf die Seite legen können. Damit wäre die Sache abgethan und dem Herrn Verfasser vielleicht gedient gewesen.

Nachdem wir aber im Verlaufe der Druckschrift gesehen haben, dass Herr Lutz sich allen Ernstes als Ingenieur aufzuspielen bemüht ist, dass derselbe hie und da etwas von der Ehre und den Interessen *unseres Standes* beifliessen lässt und ein ganzes Capitel der Stellung der Techniker widmet, so glaubten wir, dass es geradezu ein Gebot der Ehre unseres Standes und im Interesse der Stellung der Techniker ist, wenn die Gemeinschaft mit Bestrebungen dieser Sorte rund und energisch von der Hand gewiesen wird. Nur diesem Grunde mag es der Verfasser zuschreiben, wenn wir uns etwas einlässlicher mit ihm beschäftigen.

Sollen wir den Eindruck wiedergeben, der sich beim Lesen der Lutz-schen Brochure uns unwillkürlich aufdrängte, so war es die Erinnerung an jene köstliche Novelle von Marc Twain, in welcher ein Mensch, der von der Landwirtschaft allerdings etwas weniger verstand als Herr Lutz vom Ingenieurwesen, die interimistische Redaction einer landwirthschaftlichen Zeitung übernimmt und die Leser derselben mit einem Leitartikel erfreut, der u. A. folgende interessante Stellen enthält: „Der Guano ist ein herrlicher Vogel, aber er erheischt grosse Sorgfalt beim Erziehen. Er sollte nicht eher als im Juni und nicht später als im September eingeführt werden. — Oder: Ueber den Kürbis: Diese Beere ist ein Lieblingsgetränk bei den Eingeborenen im Innern von Neuengland, welche sie bei der Bereitung der Obstkuchen den Stachelbeeren vorziehen und welche ihr auch bei der Kuhfütterung den Vorzug vor der Himbeere geben, da sie mehr füllt als nährt. — Oder: Jetzt, wo das warme Wetter beginnt und die Gänseriche zu laichen anfangen etc. — Oder: Sehr zu empfehlen ist die Zähmung des Stinkthieres, wegen seiner muthwilligen Gemüthsart und seiner Kunstfertigkeit als Rattenfänger etc.“

Anstatt seine Ignoranz durch einen kühnen Griff in das vielbestrittene Gebiet des geistigen Eigenthums zu verdecken und seine landwirthschaftliche Zeitschrift mit Auszügen aus Lehrbüchern und Zeitschriften zusammen zu stopfeln, trug dieser Redacteur wenigstens seine *eigenen*, allerdings etwas sonderbaren Ansichten vor. So naiv ist aber Herr Oberingenieur Lutz, wie er sich zu nennen beliebt, nicht, denn zum Aufbau *„seines Systems“* mussten Collegienhefte, Fachabhandlungen, Zeitschriften u. dgl. in ausreichender Menge das nothwendige Material liefern. Zwar ohne Wahl, zuckte oft der Scheere Stahl, indem die Fortsetzung hie und da zum Anfang nicht recht passen will. So z. B. setzt Herr Lutz auf Seite 35 auseinander, dass seine Locomotiven nicht mehr als 15–20 t wiegen dürfen, um dann plötzlich die Uetliberg-*Locomotive*,<sup>1)</sup> die bekanntlich 25 t wiegt, als angenommenen Typus anfahren zu lassen. Bei den Personenwagen bestimmt er auf Seite 40 die Zahl der Plätze auf 24 bis 32, um wenige Zeilen weiter ein Maximum von 40 festzusetzen. Auf der Zeichnung figurirt für einen 7 m langen Waggon (excl. Puffer) ein Radstand von 2,70 m! und auf den beigedruckten Tabellen kommen unter den „als zweckmässig erachteten“ Typen solche von 4,5 m Radstand vor. Seite 25 wird die *Maximalgeschwindigkeit* auf 25 km per Stunde festgesetzt, um auf der nächsten Seite ein Beispiel mit einer Geschwindigkeit von 35 km per Stunde auszurechnen. Auf Seite 65 will der Herr Verfasser nichts vom Staatsbau wissen, um auf Seite 73 der „verständnissvollen“ Rede des Herrn Peyer im Hof für den Staatsbau einen Lorbeerkrantz winden zu können.

Solche unbedeutende Meinungsänderungen während der Abfassung des Werkes geniren grosse Geister wie Herrn Lutz nicht, hat er ja sogar die Unbefangenheit, sein Tramway-Schienen-Profil, von dem schon längst nachgewiesen ist, dass man dasselbe nicht walzen kann, auf Seite 32 wieder in Erinnerung zu rufen. Wie weit Herr Lutz bereits mit dem Studium „seines Systems“ gediehen ist, erfahren wir auf Seite 32, auf welcher der gespannten Technikerschaft mitgetheilt wird, dass demnächst „eingehende Proben“ über die von ihm empfohlenen Betonunterlagen ausgeführt werden sollen. Was das System anbetrifft, so ersehen wir auf Seite 37, dass mit „einfacher“ Adhäsion gefahren werden soll, wobei bald  $\frac{1}{5}$  bald  $\frac{1}{6}$  als Adhäsionscoefficient angenommen wird, während man sonst  $\frac{1}{7}$  anzunehmen pflegt. Als Spurweite wird die normale von 1,435 m empfohlen, welcher jedoch noch ein „Spielraum“ von 2 mm zugegeben wird, woraus der gereigte Leser den Schluss ziehen mag, dass dem Herrn „Oberingenieur“ der Begriff der Spurweite während seiner erfolgreichen Praxis abhanden gekommen zu sein scheint. Herr Lutz will einfache und billige Secundärbahnen bauen, nimmt dabei aber überall Dimensionen an, wie bei den Hauptbahnen und versieht seine Secundärbahnen mit

<sup>1)</sup> welche, nebenbei gesagt, aus der Tobler'schen Brochure copirt und zur Ausstattung des Werkes benutzt wird.

dem ganzen Apparat der Hauptlinien, wie Morse-Telegraphen mit „hörbarem Arbeitston“, Signalscheiben (bei 25 km Maximal-Geschwindigkeit), electricischen Signalen etc. etc. — Wir wollen desshalb unsere verehrten Leser mit der weiteren Besprechung der Lutz'schen Brochure nicht allzusehr ermüden, sondern annehmen, dass vielleicht einzelne derselben aus dem bereits Gebotenen die Ueberzeugung gewonnen haben, es sei, um uns der luciden Ausdrucksweise des Herrn Verfassers zu bedienen, „diesem Projecte die Existenz noch nicht vollkommen nachgewiesen.“

Was die Form, unter welcher sich die Abhandlung präsentirt, anbetrifft, so glauben wir, dass dieselbe einen eclatanten Beweis für die Berechtigung der Bestrebungen der Technikerschaft um bessere sprachliche Vorbildung liefert. Wir glauben ferner, dass sogar der coulante Herr Schulrathspräsident Kappeler gewichtige Bedenken tragen würde, dem Herrn Oberingenieur den Zutritt an's Polytechnikum zu gestatten, von dem gestrengen Herrn Rambert, der verlangen würde, dass ein Candidat zwischen Cultus und Cultur (vide Seite 64 unten) zu unterscheiden vermöge, gar nicht zu reden.

*Die Kachelöfen in Graubünden aus dem XVI—XVII Jahrhundert*, von Christian Bühler. Mit sechs Farbendruck-Tafeln. Zürich 1881, Cäsar Schmidt. Preis 9 Fr.

Mit ganz besonderem Vergnügen haben wir von dieser Arbeit Einsicht genommen. Dieselbe wird noch Manchem mit uns eine schätzbare Ergänzung der Arbeit Lübke's sein, der eine ganze Anzahl der hier in Wort und Bild beschriebenen Oefen nicht gekannt zu haben scheint.

Dass der Canton Graubünden viele, für das Kunsthandwerk jener Zeit ein ausgezeichnetes Zeugnis ablegende Gegenstände des häuslichen Gebrauchs und Schmucks besitze, war längst den Eingeweihten bekannt, aber jede einigermaßen erhebliche Veröffentlichung fehlte bis heute. Der Verfasser hat es nun unternommen, diese Lücke auszufüllen, und thut es dann auch in diesem fein ausgestatteten Werkchen in so vorzüglicher Weise, dass jeder Kunstfreund hoffen muss, dasselbe werde eine Verbreitung finden, die den Autor ermutigt und in den Stand setze, die zwei Folgen, die er uns in Aussicht stellt und die das Getäfel einer- und die Glasmalerei anderseits zur Darstellung bringen sollen, baldigst erscheinen zu lassen. Der Verfasser ist zwar ein Dilettant, doch darf dies keinerlei Vorurtheil erwecken, denn der Text zeugt von grosser Liebe und gutem Studium und die Illustrationen lassen wirklich nichts zu wünschen übrig, namentlich kann rühmend hervorgehoben werden, dass dieselben nicht nur in ihrem malerischen Effect gut wiedergegeben sind, sondern dass auch die Zeichnung derart scharf ist, dass alle Profile und Details eicht und gut daraus construiert werden können, für welchen Zweck überdies ein besonderes Detailblatt beigefügt ist.

A. K.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

## Baslerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

11. November 1880. Vortrag des Hrn. Ingenieur Brüstlein (der nach einem längern Aufenthalt in Amerika für kurze Zeit zurückgekehrt ist) über einige amerikanische Constructionen und Bauwerke:

1. Die erhöhten Strassen-Eisenbahnen in New-York.
2. Centralheizungen in New-York und andern Städten.
3. Vorrichtungen zum Transport des Petroleum auf grössere Entfernungen.
4. Die Arbeiten am Hudson-Tunnel.
5. Die Arbeiten an der East River-Brücke.
6. Kornspeicher und Riesengasthöfe.

(Vorzeigung von bezüglichen Zeichnungen und Photographien.)

25. November 1880. Vortrag von Hrn. Ingenieur Mast unter Vorlegung von Skizzen über das Resultat der Concurrenz für eine neue Theissbrücke in Szegedin.

8. December 1880. Referat des Hrn. Architect Vischer-Sarasin über die dem Grossen Rath vom Baudepartement vorgeschlagene Birsigcorrection. Discussion über dieselbe.

23. December 1880. Vortrag des Hrn. Ingenieur Vicarino über Tunnelbauten an Hand von Plänen und schematischen Darstellungen mit besonderer Berücksichtigung des Gotthardbahn-Tunnels und mit Hervorhebung der Vor- und Nachtheile für Firststollen-Betrieb und Sohlenstollen-Betrieb.

7. Januar 1881. Mit Einladung der Mitglieder des Kunstvereins Vortrag des Hrn. Ingenieur Riggensbach aus Olten über seine Reiseerlebnisse in Ostindien und Erläuterung derselben durch eine Reihe von Zeichnungen und Photographien. Der verdiente Hr. Vortragende wird zum Ehrenmitglied der Basler Section ernannt.

10. Februar 1881. Vorbesprechung über das in diesem Jahr in Basel abzuhaltende Centralfest.

Hiezu Beilagen von J. F. Bergmann in Wiesbaden und Otto Spamer in Leipzig.