

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Es sind bereits alle Vorkehrungen getroffen, um electrisches *Glüh- und Bogenlicht*, sowie *Normal-Acetalampen* auf ihre Lichtstärke zu prüfen. Ein unmittelbarer Anschluss des electrischen Bogenlichtes an die Hefnerlampe wird ermöglicht durch einen nach dem Vorschlage *Auberl's* hergestellten Apparat. Derselbe besteht aus einem beliebig zu variirenden Kreisabschnitt, welcher vor der zu messenden Lichtquelle so schnell rotirt, dass das Licht von dem Auge als continuirlich empfunden wird. Die hiedurch erzeugte Abschwächung desselben ergibt sich unmittelbar aus dem Verhältniss des Ausschnittes zur ganzen Kreisfläche.

\* \* \*

Die vorstehenden Arbeiten dürften wol die wichtigsten sein, welche in der Physikalisch-technischen Reichsanstalt in den drei ersten Jahren auf dem Gebiete der Electricität und electrischen Photometrie geleistet worden sind.

Es würde den Rahmen dieses Berichtes zu sehr übersteigen, wenn wir auch noch die zahlreichen Arbeiten auf den Gebieten der Thermometrie, Manometrie, Optik, Akustik und der Präcisionsmechanik hier besprechen wollten.\*)

Die beiliegenden Publicationen geben Zeugniß von dem, was schon als abgeschlossen angesehen werden kann; Vieles ist noch in der Ausführung begriffen, Manches angeregt, was für die Wissenschaft und die Technik von der höchsten Bedeutung zu werden verspricht.

Wenn man bedenkt, wie viel Zeit erforderlich war, um die Gesamtheit der Einrichtungen zu treffen, welche erst ein wissenschaftliches Arbeiten ermöglichten und ferner berücksichtigt, dass die Räumlichkeiten, die anfänglich zur Verfügung standen, keineswegs den Bedingungen genügten, welche die auszuführenden Arbeiten verlangten, so wird man dem neuen Institut die Anerkennung zollen, in kurzer Zeit ganz Ausserordentliches geleistet zu haben.

Dieses Resultat ist wol in erster Linie dem glücklichen Umstande zuzuschreiben, dass es gelang, den bedeutendsten Forscher für die Leitung dieses Institutes zu gewinnen, wodurch der Anstalt nicht nur von vornherein eine bevorzugte äussere Stellung, sondern auch eine nachhaltige innere Förderung zu Theil wurde.

Eine Garantie für die fernere gedeihliche Weiterentwicklung liegt in dem zum ersten Male hier verwirklichten beständigen Zusammenwirken bedeutender wissenschaftlicher und technischer Persönlichkeiten, welche die verschiedensten Gebiete vertreten und dadurch das Institut vor jeder Einseitigkeit bewahren.

Dass dadurch die Tiefe und Gründlichkeit der Arbeiten auf den einzelnen Specialgebieten nicht nur keinen Abbruch erleiden, sondern im Gegentheil durch die wechselseitige Ergänzung und Anregung erst recht gefördert werden, dafür sprechen die gesammten vorliegenden Erfahrungen. Sie liefern auch den Beweis, dass die vielseitigen Erwägungen, welche der Gründung der Physikalisch-technischen Reichsanstalt vorangingen, zu durchaus richtigen Resultaten geführt haben, und daher auch in andern Ländern (nach Maßgabe der Verhältnisse) Berücksichtigung verdienen.

Zürich, im Juni 1891.

Dr. J. Pernet

Professor der Physik am eidgenössischen  
Polytechnikum.

## Das Eisenbahnglück bei Mönchenstein.

### III.

Als Ergänzung der geometrischen Abbildungen in unserer letzten Nummer lassen wir heute auf Seite 4 eine perspectivische Ansicht der Mönchensteiner-Brücke folgen, deren Herstellung wir der Freundlichkeit der Redaction des Centralblattes der Bauverwaltung verdanken.

Mit Rücksicht auf die veröffentlichten Querschnitte erhalten wir nachfolgende Zuschrift:

\*) Vergl. Zeitschrift für Instrumentenkunde XI 1891, p. 149—170.

### An die Redaction der Schweizerischen Bauzeitung in Zürich.

Die in der Nummer vom 27. Juni erschiene Beschreibung der Mönchensteiner Brücke enthält eine Unrichtigkeit, die leicht zu irrigen Schlussfolgerungen Veranlassung geben könnte. Nach den auf der Seite 162 zusammengestellten Querschnitten besteht die untere Gurtung in den beiden mittleren Feldern aus einem Stehblech, zwei Winkelisen und zwei Kopfplatten, während sie an dieser Stelle drei Kopfplatten enthält, nämlich zwei Platten von 400/8 und eine Platte von 400/10 mm.

Die betreffenden Brückentheile liegen zwar zur Zeit noch unter Wasser, doch ist vom Taucher das Vorhandensein von drei Platten und ihre Gesamtdicke mit 28 mm (zwei Mal gemessen) festgesetzt worden.

Mönchenstein, 1. Juli 1891.

Achtungsvoll

J. Dumur,

Mitglied der Direction J. S. B.

Hierauf beschränken wir uns zu erwidern, dass, wenn ein Fehler in der Darstellung der Querschnitte gemacht wurde, dies weder der Redaction noch der artistischen Anstalt, welche die Zeichnungen reproducirt hat, zur Last fällt, sondern den bezüglichen Organen der ehemaligen Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Auf der von uns benutzten Heliographie der Originalpause ist die untere Gurtung am Knotenpunkt 3, d. h. da, wo sie am stärksten ist, genau so angegeben, wie sie von uns dargestellt wurde und handschriftlich ist beigefügt:

„Membrures horizontales inférieures, tendues: Nervure 400/10  
1 Semelle 400/10  
1 Semelle 400/8  
2 Corn. 90/90/10.“

Es sind somit in den Zeichnungen nur zwei und nicht drei Kopfplatten vorhanden.

## Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.

(Mit einer Lichtdrucktafel.)

Wir legen unserer heutigen Nummer wieder eine Tafel mit weiteren Darstellungen des Auer'schen Entwurfes bei und veröffentlichen auf Seite 5 den Grundriss des ersten Stockes des bezüglichen Projectes. Zur Vergleichung haben wir den Grundriss des früheren Entwurfes aus Bd. V No. 25 vom 20. Juni 1885 u. Z. nochmals abgedruckt.

Wie die Tagespresse meldet, hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 30. Juni beschlossen Herrn Prof. Auer mit der Ausarbeitung der definitiven Baupläne zu betrauen und ihm, unter Vorbehalt der Bewilligung der nöthigen Baucrdite durch die eidg. Räte, die Bauleitung zu übertragen. Für die Errichtung des Gebäudes wird eine Bauzeit von sechs Jahren angenommen.

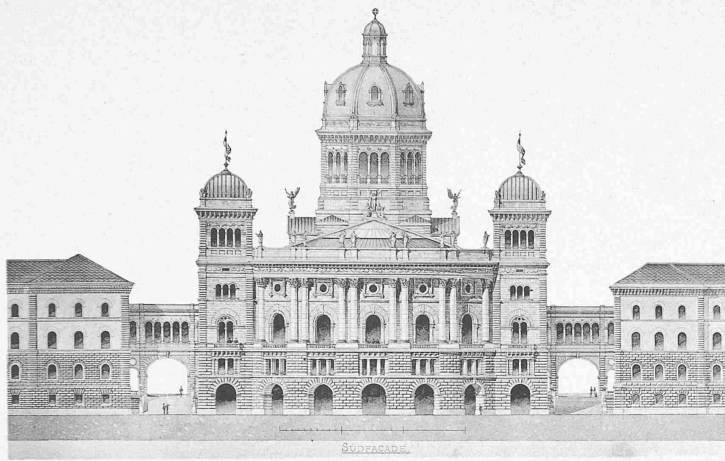
## Miscellanea.

**Griechische Eisenbahnen.** Vor einigen Tagen ging die erste nach System Abt construirte Zahnradlocomotive nach Griechenland ab. Dieselbe ist für die Schmalspurbahn Diacophto-Kalavryta bestimmt, für welche unser College Abt eine Zahnstange von  $3\frac{1}{2}$  km und das nöthige Betriebsmaterial liefert und über welche wir hoffen bald nähere Angaben machen zu können.

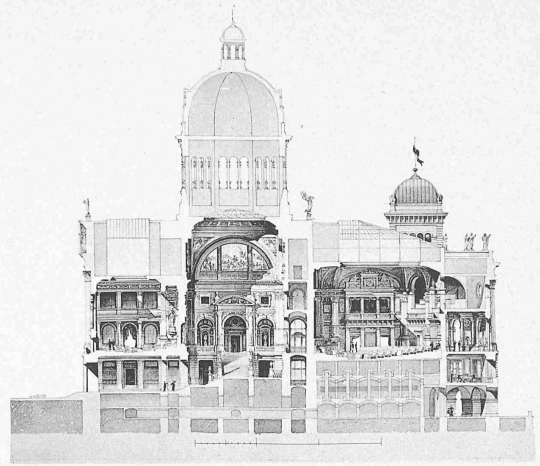
Durch königliches Decret vom Januar 1891 wurde unser College Ingenieur H. Paur zur Ueberwachung der Fabrication der zahlreichen eisernen Brücken dieser Linie und Uebernahme derselben, sowie zur Controle des Betriebsmaterials ernannt. Ein fernerer Decret vom 29. März 1891 ermächtigte sodann den Ministerrath ebenfalls H. Paur in derselben Eigenschaft zur Controle des Brücken- und des Betriebsmaterials der Normalbahn Piräus-Larissa (Länge 390 km) zu ernennen, welche Griechenland mit dem europäischen Eisenbahnnetz verbinden soll. H. Paur hatte schon 1884—1887 für die Meterspurbahn Piräus-Athen-Peloponnes die Controle und Uebernahme der Brücken, sowie des Materials zu bester Zufriedenheit besorgt.

**Electriche Centrale St. Moritz-Bad** (Engadin). Seit mehreren Tagen ist diese electriche Anlage in Thätigkeit getreten. Sie umfasst:

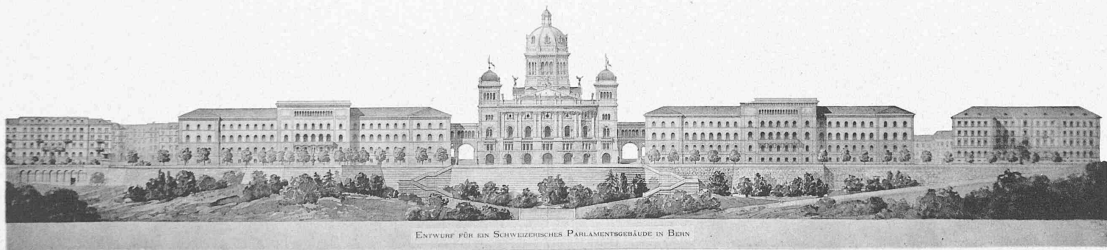
- a. Eine Wasserleitung mit Hochdruck von 180 m (in schmiedeisernen Röhren) für 1000 Pferdestärken.
- b. Eine Maschinenanlage von vorläufig 3 Turbinen zu je 160 Pferdestärken, mit direct an die Wellen gekuppelten Wechselstrom-Maschinen



1 : 800.



1 : 800.



Gesamtansicht. 1 : 2000.

### Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.

Entwurf von Professor *Hans Auer* in Bern.

— Nachdruck verboten. —

Seite / page

(6(3))

leer / vide /  
blank

- c. Eine automatische Regulierung zum Parallelschalten der 3 Dynamos mit automatischem Spannungsregulator für den Primärstrom von 3000 Volt.
- d. Eine 5 km lange Leitung von Silvaplana nach St. Moritz-Bad für 3000 Volt Spannung.
- e. Fünf Transformatoren-Stationen in St. Moritz-Bad für die Gasthöfe: Curanstalt, Victoria und du Lac nebst Dependenzen.
- f. Alle Installationen im Innern der genannten Gasthöfe nebst 20 Bogenlampen im Freien.

Diese von unserm Collegen Ingenieur Weissenbach in Firma Stirnemann & Weissenbach in Zürich ausgeführte Anlage hat, wie uns mitgeteilt wird, seit der Betriebsübergabe vortrefflich functionirt.

## Nekrologie.

### † Jean Meyer,

Oberingenieur für den Bau der Jura-Simplon-Bahn,

Mitglied des eidgenössischen Schulrathes,

Ehrenmitglied der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker,

Präsident des waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Schon wieder hat der Tod einen unserer Besten von uns genommen und die gesammte Technikerschaft unseres Landes, sowie zahlreiche auswärtige Collegen und Freunde beklagen tief und schmerzlich den Verlust eines ihrer hervorragendsten Vertreter.

Am Abend des 29. Juni erlag Oberingenieur *Jean Meyer* in Lausanne den Folgen einer Kehlkopfoperation, der er sich zur Entfernung eines krebsartigen Auswuchses unterziehen musste. Diese am 10. Juni vorgenommene Operation, der zehn Tage vorher eine vorläufige vorausgegangen war, schien anfänglich einen guten Verlauf zu nehmen. Bald aber stellten sich Fieber ein und nachher auftretende Complicationen führten unerwartet rasch den Tod herbei.

Jean Meyer wurde im Jahr 1840 in Fribourg geboren. Er gehörte einer aus Schaffhausen stammenden Familie an. Seine Vorstudien zum Eintritt an die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums, der im Jahre 1856 stattfand, machte er am Progymnasium zu Freiburg. 1859 absolvirte er das Polytechnikum mit dem Ingenieurdiplom und besuchte noch ein Jahr lang die Ecole centrale in Paris. Im Jahre 1860 kehrte er in die Schweiz zurück; er wurde sofort als Bauführer für den Bau der Linie Lausanne-Fribourg angestellt, wo er sich speciell mit den Arbeiten der Brücke von Maconnens beschäftigte. 1862 hatte er als Sectionschef die Vollendungsarbeiten dieser Linie zu besorgen. Dies dauerte bis 1865, zu welcher Zeit er zum technischen Inspector der Vereinigung westschweizerischer Bahnen ernannt wurde. Mit der definitiven Constituirung der westschweizerischen Bahnen wurde er zum Oberingenieur für den Bau ernannt. In dieser Eigenschaft leitete er die Ausführung einer Reihe neuer Linien. Wir hoffen, später in grösserer Ausführlichkeit auf die umfassende Thätigkeit unseres verehrten und tiefbetrauten Freundes zurückzukommen und beschränken uns für heute auf obige flüchtige Notizen.

Am letzten Donnerstag Nachmittag fand das Leichenbegängniss von seinem Wohnsitz „aux Fleurettes“ nach dem fast drei Viertelstunden entfernten Friedhof statt.

Im Leichengeleite war der eidg. Schulrath durch dessen Präsident Herrn Oberst Bleuler und Professor Dufour, das Polytechnikum durch Herrn Professor Gerlich, die G. e. P. durch die Herren Gotthardbahn-Director Dietler, Ingenieur Paur und Professor Piccard, die Jura-Simplon-Bahn durch zwei Directoren und zahlreiche Collegen vertreten. Im Namen des waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Vereins sprach der frühere Vereinspräsident Cantonsingenieur L. Gonin folgende tiefempfundene Worte an die Trauerversammlung:

Messieurs,

Avant que cette tombe ne se ferme, la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes tient à donner un dernier adieu à son cher et regretté président.

Jean Meyer, Ingénieur en chef des chemins de fer de la S. O. fut en 1874 l'un des fondateurs de notre société et, depuis cette date, soit comme sociétaire, soit comme membre du comité, soit enfin comme président, il n'a pas cessé de vouer à notre institution le concours le plus actif et le tribut de son grand savoir et de sa longue expérience.

C'est par son initiative et ses relations étendues avec les ingénieurs de tous les pays de l'Europe que nous avons pu nouer à notre tour des relations d'échanges réciproques de nos publications.

C'est à lui que nous devons tant de mémoires techniques précieux

à consulter, décrivant tantôt les grands et nombreux travaux exécutés sous sa direction, tantôt les études engagées pour la solution des importants problèmes de la traversée des Alpes ou de la pénétration des vallées secondaires par des chemins de fer de montagne.

Nous ne répéterons pas ici ce que fut sa carrière. Mais nous voudrions faire ressortir le trait particulier du caractère de celui que nous perdons; c'est son infinie bienveillance et son dévouement personnel pour le bien public en général et pour le service de ses collègues et amis.

Qui fût plus actif que lui à ouvrir la voie aux jeunes Ingénieurs sortant de nos écoles techniques et à leur trouver une entrée dans leur carrière effective?

Quel intérêt ne prenait-il pas aux diverses œuvres d'utilité publique qui se préparaient dans notre ville de Lausanne?

Oui, Messieurs, la vie de Meyer a été fécondée et embellie par ce grand stimulant de la vie humaine, par cette vertu qui est la plus excellente de toutes: *la charité*.

Le numéro du Bulletin de notre Société, qui paraît aujourd'hui même en est un frappant exemple. Il contient un article et un reproduction photographique d'Adolphe de Salis et cet article est dû à la demande personnelle de Jean Meyer, qui ne pensait pas alors être frappé si tôt après, du même et terrible mal que le regretté Inspecteur fédéral en chef des travaux publics.

Ainsi, Messieurs, inspirons-nous toujours plus des grands exemples qui nous sont donnés! Préparons-nous dans la vigilance, à ce jour qui peut venir subitement aussi pour chacun de nous et que Dieu veuille accorder ses consolations à la famille privée de son décédé chef et à ses nombreux amis dans la douleur!

Adieu, cher ami Meyer, adieu!

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Donnerstag den 18. Juni 1891.

In der heutigen Sitzung gab Herr Professor *Hans Auer* eine Beschreibung seines Entwurfes für das eidg. Parlamentshaus, indem er in durchaus objectiver Weise einen Vergleich mit jenem des Herrn Prof. Friedrich Bluntschli in Zürich anstellte. Laut einem in Nr. 143 der „Berner Zeitung“ über jenen Vortrag erschienenen Referat, dem wir hier folgen wollen, betonte er, dass er seinem ersten Entwurf von 1885 treu bleiben konnte, indem dieser schon damals alle jene Punkte enthalten habe, die nun das von der Jury und vom Bundesrath genehmigte Programm als Erforderniss eines Parlamentshauses aufgestellt habe, während Prof. Bl. sich in den wesentlichsten Punkten dem seinigen nähern musste. Um das Untergeschoss etwas bedeutender und das Eingangsvestibule höher zu gestalten, ist der Fussboden des Hauptgeschosses um 75 cm höher gelegt als das Hauptgeschoss der beiden Bundesrathhäuser (bei Bluntschli 1,23 m). Die Differenz ist von aussen so vermittel, dass sie nicht bemerkt wird. Im vorliegenden Entwurf A. gelangt man über fünf Vorstufen zu den Eingangsthoren, welche 4 1/2 m hoch sind. Im Vestibule ist rechts die Wohnung des Abwärts (bei Bl. die Restauration). — Abermals über einige Stufen ansteigend, gelangt man in den grossen Centralraum, der im Project A. bis ins Hochparterre hinunterreicht, während dieser Raum bei Bl. erst vom Hauptgeschoss aufgeht. Die erstere Anordnung hat den Vortheil, dass auch die untern Corridore noch vollkommen hell sind. Das Hochparterre liegt 2 m über dem äussern Niveau und 5 m unter dem Hauptgeschoss, vorne 5 1/2 m über der Terrasse, so dass dort an der Südseite sowol die Durchgangsgalerien, welche die beiden Bundesterrassen verbinden, als auch darüber sehr günstig gelegene, im Lichten 4 1/2 m hohe Locale für das Buffet mit allen Nebenräumen und für eine Bibliothek gewonnen wurden. Seitlich im Hochparterre an gut beleuchteten Gängen liegen die Zimmer der Journalisten, Uebersetzer, Stenographen u. s. f., die von den Seitenhöfen aus beleuchtet sind. Die Höfe im Auer'schen Project sind 2 1/2 m breiter als bei Bluntschli. Letzterer hat sein Untergeschoss 6 1/2 m hoch gemacht und an den Seiten gegen die Höfe in zwei Etagen getheilt, wo die oben genannten Zimmer und die Abwartwohnung, viel ungünstiger beleuchtet, untergebracht sind. Auch die Corridore, die im Zwischengeschosse als Balkone behandelt sind, haben ihr Licht nur vom Podest der Haupttreppe.

Vom Hochparterre steigen im Project des Prof. A. zwei grossartige 5 m breite Treppen mit 8 m langen Vorstufen im Mittelraum frei liegend zu den rechts und links befindlichen 5 m breiten Vorhallen