

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 14

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.

werden können. Das Oel gefriert und fliesst dann nicht oder es wird vom Schnee sofort weggewaschen, wodurch die Nässe und der schwere Gang der vereisten Teile die Reibung und damit die Abnutzung ganz beträchtlich erhöhen. Die Zahnkolben müssen alljährlich ausgewechselt werden. Am unzuverlässigsten sind im Winter die wichtigsten Organe des Bergbahn-Rollmaterials, die Bremsen. Am besten erhellt dies aus einem am 20. Januar 1891 stattgehabten Vorfall. Während der Bergfahrt am Stalden auf der Höchststeigung von 12 % brach aus schon angeführtem Grunde ein Steuerungshebel. Der Zug bewegte sich rückwärts, denn die Luftbremse war unbrauchbar geworden und die bis auf einen Centimeter an die Zahnstangen herabreichenden gänzlich vereisten Bremsscheiben von Lokomotiven und Wagen begannen erst zu wirken, als der Zug bereits in grössere Geschwindigkeit und glücklicherweise auf eine schwächer geneigte Rampe geraten war. Auf dem 120 m zurückgelegten Weg brachen drei weitere Hebel, zu deren Demontierung der Schnee mittelst Meissel und Hammer beseitigt werden musste. Und wenn nun der Hebel nicht am Fusse der starken Rampe, sondern weiter oben, gebrochen wäre, wen träte dann die Schuld? Die Sache ist allerdings glücklich verlaufen; dadurch aber wird das Gefühl für Gefahr und Verantwortlichkeit abgestumpft, bis es eine Katastrophe aus seinem Sicherheitstaumel aufschreckt.

Nicht unerwähnt dürfen die zahlreichen den Betrieb gefährdenden Holzlässe und Lawinenzüge bleiben. Wenn auch zur Zeit des Holzfallens das Geleise zum Schutz gegen die mit grosser Wucht herunterstürzenden Stämme gedeckt wird, so ist doch die Möglichkeit vorhanden, dass das Oberbaumaterial demoliert werden kann, zumal die Vorschriften des Holzreistreglementes von Seite der Holzfallenden oft genug umgangen werden.

Verschüttungen des Geleises durch Lawinen finden alljährlich statt und deren Kosten für Abräumung und Bewachung der exponierten Stellen belasten die Betriebsausgaben stark. Und Abhilfe mittelst Verbauungen könnten selbst riesige Summen Geldes nicht verschaffen, indem der Lauf der Lawinen veränderlich ist.

Die Fahrzeuge, 44 Tonnen, strotzend bis an die Brust von Schnee und Eis, seit Tagen ohne einen Tropfen wirksamen Oels an den arbeitenden Teilen mit den vorgeschriebenen vier Mann Zugsbedienung müssen so dem Verschleiss, dem Zufall, der Gefahr preisgegeben werden, und weshalb? Sozusagen des Transportes einiger leerer Postsäcke wegen in eine Gegend, wo weder Handel noch Gewerbe, noch irgend eine Hausindustrie getrieben wird.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse hat die Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch gestellt, es möge ihr in Abänderung des Art. 12 der Konzession gestattet werden, künftighin den Betrieb vom 15. November bis 15. März einzustellen.

### Miscellanea.

**Ueber Erfahrungen, welche bei starkem Frostwetter mit Achsbuxen gemacht wurden,** teilte Eisenbahndirektor Bork im Verein für Eisenbahnkunde kürzlich folgendes mit. Es hatte sich auf dem ihm unterstehenden Eisenbahnnetze gezeigt, dass während der kalten Tage des verlossenen Winters eine grosse Zahl von Unterbuxen verloren ging und zwar während der Fahrt des Zuges. Schon vor zwei Jahren wurden in den starken Frosttagen ähnliche unliebsame Beobachtungen gemacht, die den Werkstätten viel zu thun gegeben haben. Herr Bork führte diese Erscheinung darauf zurück, dass sich die Schraube, welche den Unterteil gegen den Oberteil drückt, lockerte. Die Sicherung dieser Schraube wird so bewirkt, dass man über den Schraubenkopf und einen sechskantigen Ansatz einen Ring legt. Die Sicherung dieses Ueberschiebringens gegen Herabfallen erfolgte in verschiedener Weise: der Bügel stützte sich gegen einen Bund oder es wurde ein Splint durch den Ring und den Kopf hindurchgeführt. Bei der ersten Anordnung, bei der der Ring lose auf dem Ansatz eines Kopfes ruht, gingen die Achsbuxen in grosser Zahl verloren, weil bei starken Stössen der Ring in die Höhe sprang und dadurch — in seiner oberen Lage — ein Verdrehen eintreten konnte. Bei der zweiten Anordnung war ein in die Höhe springen des Ringes nicht möglich; indessen hielten auch hier die Schrauben nicht. Der Stift wurde in vielen Fällen einfach abgesichert. Vor zwei Jahren kam man zu der Ueberzeugung, dass man

die Schraubensicherung ändern müsse. Aber auch wenn die Verdrehung verhindert wird, ist die Anordnung an kalten Tagen den Anforderungen nicht gewachsen. Es hat sich gezeigt, dass der Bolzen thatsächlich gestaucht wird und es haben sich an den Schrauben-Enden Köpfe gebildet, was eine Lockerung zur Folge hatte. Auch die Gewinde haben sich deformiert. Man würde hiernach gut thun, statt einer Schraube deren mehrere anzuordnen.

**Carrières de Saillon.** Dans la Revue polytechnique (Schweiz. Bauzeitung) du 30 Juillet 1892 se trouve une description des carrières de Saillon. Aujourd'hui nous pouvons dire qu'elles sont en pleine activité d'exploitation. Une commande pour un casino à Bristol de 20 colonnes et 24 pilastres de 4,50 m de hauteur en cypolin rubanné avec base en vert moderne est en ouvrage. Une de ces colonnes est déjà à Londres dans une exposition d'architecture, une autre est exposée à la gare de Vevey; elles font l'une et l'autre l'admiration de chacun. —a—

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein und Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Einer freundlichen, sehr verdankenswerten Einladung des Herrn Professor *Pernet* Folge gebend, bringen wir unsern Mitgliedern zur Kenntnis, dass Herr *Pernet* am kommenden Sonntag, den 9. April vormittags punkt 10<sup>1/2</sup> Uhr, in seinem Auditorium, südwestlicher Flügel des neuen Physikgebäudes, einen Vortrag mit Demonstrationen über die *Ausbreitung der elektrischen Kraft unter Vorführung der Versuche von Hertz und von Lecher* für die Mitglieder beider Vereine veranstalten wird, und laden unsere Kollegen hiemit ein, sich zu demselben zahlreich einzufinden.

Zürich, den 5. April 1893.

Der Präs. d. Zürich. Ing.-u. Arch.-Ver.: Der Präs. d. Sektion Zürich d. G. e. P.:

*G. Gull.*

*E. Bitterli.*

#### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Besuch der Ausstellung in Chicago.

In Ausführung des an der Generalversammlung in Genf geäusserten Wunsches haben wir uns sowohl darnach umgesehen, was technische Vereine unserer Nachbarländer hinsichtlich der Erleichterung des Besuches für ihre Mitglieder planen, als auch mittelst Rundschreiben den Rat unserer in der Nordamerikanischen Union lebenden Kollegen eingeholt.

Die so gesammelten Angaben und von unsern Mitgliedern erhaltenen bereitwilligen Auskünfte halten wir nun unsern Kollegen, welche sich für dieselben interessieren, gerne zur Verfügung und bitten bezügliche Anfragen an uns zu richten, möglichst mit Angabe der Teile des Landes, welche die Fragenden ausser dem Ausstellungsort noch zu besuchen gedenken, um von Fall zu Fall auf jene unserer Mitglieder aufmerksam machen zu können, welche sich erboten haben, je in den verschiedenen Centren der Union ihren Kollegen mit Rat und That zur Hand zu sein.

Von allgemeinen Ratschlägen wollen wir hier nur einen hervorheben, der dahin geht, zum Besuche lieber die Zeit vor dem Monate Juli und nach dem Monate August zu wählen, da in diesen beiden Monaten die Hitze in Chicago den Besuchern leicht lästig fallen möchte.

Nachdem, der Natur unserer Gesellschaft nach, ein korporatives Auftreten derselben bezw. ein gemeinsamer Besuch nicht veranstaltet werden kann, machen wir ferner darauf aufmerksam, dass es den Mitgliedern der G. e. P., welche solches wünschen, leicht fallen dürfte, sich den grösseren Reiseesellschaften anzuschliessen, welche verschiedene technische Vereine der umliegenden Länder zu bilden beabsichtigen.

Wir stehen zu weiterer Auskunft bereit.

Mit kollegialem Grusse,

Namens des Ausschusses der G. e. P.,

Der Präsident: *A. Jegher.*

Der Sekretär: *H. Paur.*

Zürich, 30. März 1893.