

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Canal Dumont. Die französische Kammer hat die Ausführung eines aus der Rhône zu leitenden Canales beschlossen, durch welchen in den Départements Isère, Drôme, Vaucluse, Gard und Hérault die allgemeine Bewässerung gefördert und besonders das Unterwassersetzen der Weinberge ermöglicht wird. —

Canal von Clichy nach St-Germain. Dem Conseil général der Seine liegt das von Durand-Claye und Buffet ausgearbeitete Project vor, bei Clichy ein Pumpwerk zu errichten, um den Inhalt der Cloaken so weit zu heben, dass er in einem zu erstellenden Canal bis St-Germain gelangen könnte, um dort zur Berieselung der dortigen Staatsdomänen Verwendung zu finden. Die Tendenz des Projectes ist in erster Linie, die Ufer der Seine unterhalb Paris im Bereiche des Stadtgebietes zu desinfectiren. Die Herstellungskosten sind auf 5 Millionen Francs berechnet.

Die grösste Schiffahrtsschleusse, welche bis zum heutigen Tage erbaut wurde, wird gegenwärtig vom General Weizel, Ingenieur der Ver. Staaten an der Stromschwelle von St. Marie zwischen dem Huron- und Eriesee, ausgeführt. Sie ist zwischen den Thoren 157 Meter lang 24,4 Meter breit und gleicht eine Niveaudifferenz von 5,5 Meter aus. Nach Angaben des Erbauers sollen Schiffe von 18,3 Meter Breite dieselbe benutzen können, und eine Schleusung im Ganzen nicht mehr als 11 Minuten Zeit erfordern. — Dieses Werk wird der Schiffahrt auf den Seen einen neuen Aufschwung geben, umso mehr als von canadischer Seite an der Erweiterung und Vervollständigung der Seitenkanäle des St. Lorenzstromes gearbeitet wird.

Die Barre der Mississippi-Mündung ist am 1. November v. J. zum ersten Mal von einem Ocean-Dampfer überschritten worden. Die „City of Bristol“, welche beladen 7,5 Meter Tiefgang hat, ist durch den unter Leitung des Capitain Eads am „Südpass“ erstellten Kanal eingefahren; ein freudiges Ereigniss für New-Orleans, welches seine Stellung als Oceanhafen zu sichern strebt.

Miscellanea.

— Zwischen dem Kanton Waadt und den Besitzern von Grundeigenthum an den auf waadtländischem Boden liegenden Ufern des Neuenburger- und Murtnersee's wurde ein Vertrag abgeschlossen, laut welchem der Staat um die Summe von Fr. 120,000 Eigenthümer der Strandgüter wird. Der Vertrag regelt zugleich die Ausgaben-Antheile an die Kosten der Juragewässer-correction.

— Das „Schweizerische Gewerbeblatt“ erscheint von Neujahr ab unter der Redaction des Herrn Architect Ernst Jung in Winterthur in monatlichen Heften von je 16 Seiten gross Quart mit Illustrationen im Text und besondern Beilagen. Der Verlag des Blattes bleibt bei J. Westfeling in Winterthur.

— Das bekannte Project einer Betriebsfusion zwischen den grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften, welches im Frühjahr letzten Jahres so bedeutendes Aufsehen erregte und gegen das der Stadtrath von Winterthur gestützt auf ein Gutachten des Herrn Dr. Sulzer, opponirt hatte, taucht neuerdings auf und zwar soll der Bundesrath demselben bereits die Genehmigung erteilt haben unter der ausdrücklichen Bedingung, dass der Schweizerischen Nationalbahn der Beitritt offen gehalten werde.

— Auf die Brochüre des „Comité de Direction“ der Simplonbahn, welche in höchst gewandter Weise die Inferiorität des von Senator Chardon befürworteten Projectes einer Montblanc-Bahn gegenüber dem Simplonproject darthut, soll eine Erwiderung erscheinen.

— In Basel wurde trotz der grimmigen Kälte des vergangenen Monats eifrig am Bau der untern Rheinbrücke gearbeitet. Auf beiden Ufern erheben sich bereits mächtige Holzgerüste für die Widerlager.

Statistisches.

Wochenausweis

über die Arbeiten im Richtstollen des grossen Gotthardtunnels.

Woche endigend am	6. Dec.	13. Dec.	20. Dec.	27. Dec.
Wöchentl. Fortschritt der Bohrung	Meter	Meter	Meter	Meter
in Göschenen	5,00*)	4,10*)	5,80*)	6,80*)
„ Airolo	32,10	28,50	20,90	26,10
Total	37,10	32,60	26,70	32,90
Mittlerer täglicher Fortschritt	5,30	4,65	3,80	4,70
Es verbleiben noch zu durchbohren	496,30	463,70	437,00	404,10

*) Weicher Fels, der die Zimmerung erschwert.

Redaction: A. WALDNER.

Niederdorfstrasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich.

Briefe, Journal-Reclamationen und Abonnementsbestellungen bitten wir zu senden an die Redaction der „Eisenbahn“, Niederdorfstrasse (Wellenberg) Nr. 2, ZÜRICH.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die Section Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins in Luzern begann ihre Vereinsthätigkeit mit dem 1. October des ablaufenden Jahres und übertrug die Dornenkrone, bzw. Würde des Vorstandes auf die HH. Blaser, Ingenieur, als Präsident; Sutter-Meyer, Architect, Quästor und Vicepräsident, und Schnyder, Othmar, Architect, als Actuar, da der bisherige Vorstand nicht zu bewegen war, unser Vereinsschiffchen ein weiteres Jahr mit seiner bewährten sichern Hand zu lenken.

Aus der Reihe der Mittheilungen und Vorträge, welche in den sechs bisher abgehaltenen Sitzungen zur Behandlung kamen, heben wir insbesondere folgende hervor:

1. Mittheilungen von Hrn. Maschinen-Ingenieur Stocker über Versuche die Speisung der Luftreservoirs von pneumatischen Locomotiven, wie sie beim Bau des Gotthardtunnels im Gebrauch stehen, durch Injection, anstatt durch feste Leitung, vorzunehmen. Die überraschenden Resultate dieser Versuche legten die Möglichkeit dar, pneumatischen Locomotivbetrieb unter Umständen auch auf grössere Strecken ausdehnen zu können, ohne in die Nothwendigkeit versetzt zu werden, unverhältnissmässig voluminöse Luftreservoirs mitzuführen zu müssen.

Wir müssen es jedoch Hrn. Stocker selbst überlassen, seine ingenieure Idee in einem ausführlichen Aufsatz in unserm Vereinsorgan darzulegen.

2. Mittheilungen von Hrn. Ingenieur Blaser, ergänzt durch Hrn. Berg-Ingenieur Gelpke über die Operationen zur Verification der Tunnelaxe am Gotthardtunnel auf der Nordseite desselben, wobei mit Genugthuung constatirt werden konnte, dass diese Arbeiten, wie auch der Vortrieb des Tunnels selbst, bis jetzt mit seltener Präcision und Sicherheit betrieben wurden.

3. Mittheilungen von Hrn. Architect Sutter über amerikanische Hauseinrichtungen, sowie in einer zweiten Sitzung über Bau- und Construction der Telskapelle, welch' letzteres Thema namentlich jetzt, wo bald an die innere Ausschmückung geschritten werden soll, von allgemeinem Interesse war. Hier sei nur kurz erwähnt, dass bei diesem Bau ein Hauptaugenmerk auf Fernhaltung aller Feuchtigkeit in den Umfassungsmauern gerichtet wurde und dass zu Folge dieser Vorsichtsmassregeln (hohle Mauerung und Isolirung von der Bergseite) man zu der Hoffnung berechtigt ist, dass dieses schweizerische Nationaldenkmal vielen kommenden Generationen erhalten bleibe, und dass es sie stets daran erinnere, die schweizerische Unabhängigkeit hoch zu halten und Gut und Blut dafür einzusetzen.

4. Mittheilungen von Hrn. Maschinen-Ingenieur Struppler über den Werth guter Heizer. Der Genannte wird ohne Zweifel bei Anlass der Erstattung seines Jahresberichtes als Ingenieur des schweiz. Kesselvereins auf diesen Gegenstand zurückkommen, so dass derselbe zu weiterer Kenntniss gelangen wird.

Hier sei nur constatirt, wie wichtig die Heranbildung tüchtiger Maschinenheizer für unser selbst keine Kohlen produzierendes Land, bzw. unsere Industrie ist, wenn man ersieht, dass selbst zwischen relativ guten Heizern Unterschiede bestehen, durch welche jährlich Ausgaben von Millionen von Franken an Kohlen mehr verbraucht, b. w. erspart werden könnten.

Es verdienen desshalb die Bestrebungen des genannten Vereines alle Anerkennung.

5. Vortrag von Hrn. Emil Frey, Ingenieur, über die Bessemer Stahl-fabrication. Dieser Vortrag, welcher die benannte Fabrication in klarer Weise uns vor die Augen führte, dürfte auch für weitere Kreise von Interesse sein und wird desshalb vollständig in der „Eisenbahn“ erscheinen.

Luzern, den 26. Dezember 1879.

Für die Section Waldstätte:

Der Vorstand.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Offene Stellen.

Nach Frankreich werden zwei conducteurs de travaux zu sofortigem Eintritt gesucht. Die Betreffenden müssen der französischen Sprache vollständig mächtig sein.

In Griechenland sollen nunmehr die schon im Jahr 1878 in Aussicht gestellten Erneuerungen stattfinden. hiefür gewärtigen wir erneute Anmeldungen. Für mehr Details verweisen wir auf das soeben erschienene XIX. Bulletin der G. v. P.

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse, Münzplatz 4, Zürich.

* * *