

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 12

Artikel: Die Generalversammlung der süddeutschen Eisenindustriellen
Autor: I.Z.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4914>

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: 17.05.2025

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

tung eine Verlegung der Linie ausgeführt, und in dem kurzen Zeitraum von acht Tagen ein Provisorium geschaffen, welches dem regulären Bahnbetrieb vollkommene Sicherheit bot, so dass am 26. Juli der Damm wieder passirt werden konnte. Die Beseitigung der Rutschung selbst erfolgte alsdann in analoger Weise, wie in den früher besprochenen Fällen.

Von nachtheiligstem und wohl auch zugleich massgebendem Einfluss war bei dieser letzten Rutschung die gewölbte schiefe Durchfahrt mit stark zurückgezogenen Flügeln für die dortige Landstrasse, indem dieses Object, dessen Erhöhung trotz unserer Einsprache vom Eisenbahndepartement nach begonnenem Bau vorgeschrieben worden ist, die schwache Stelle bildete, gegen welche die Rutschung erfolgte. Wir glauben dieses hier um so mehr anführen und betonen zu müssen, als vielfach die Ansicht vorherrschte, es wäre die Anlage eines Viaducts die richtigere Lösung gewesen; nach den zu Tage getretenen Erscheinungen ist gegentheils anzunehmen, dass ein Viaduct noch viel bedenklichere und schwieriger zu beseitigende Baustörungen ergeben hätte, indem namentlich Pfeilerverschiebungen kaum vermeidlich gewesen wären.

Ausser der Bewältigung der eigentlichen Dammbewegungen wurden noch durch die Erhaltung beziehungsweise Reconstruirung der im Damm liegenden, von den Rutschungen stark bedrohten und zum Theil zerstörten Objecte, des 4,8 ^m/ weiten gewölbten Durchlasses für den Uekerbach und der 6,75 ^m/ weiten und 6,6 ^m/ hohen gewölbten Durchfahrt für die Aarauer Strasse, bedeutende Arbeiten nothwendig. An dem letztern Objecte konnten die Reconstruktionen, die im Juni 1876 noch nicht beendet waren, nur mit Ueberwindung der grössten Schwierigkeiten und meistentheils unterirdisch bewerkstelligt werden. Der ganze Damm ist inzwischen vollständig zur Ruhe gekommen und gibt in keiner Beziehung zu weiteren Befürchtungen Anlass.

Um einen Anhaltspunkt für den Umfang der Arbeiten am Uekerdamm zu geben, theilen wir mit, dass nach dem Projecte der Damm eine Masse von 320 500 Cubicmeter hätte enthalten sollen, dieses Quantum aber durch die Sicherungsarbeiten auf 394 500 Cubicmeter angewachsen, also um nahezu ein Viertel vermehrt worden ist.

Es wurden sodann ausgeführt: Entwässerungsstollen 140 laufende Meter, ferner Steinsätze 4820 Cubicmeter und Ausbeugen von Entwässerungsschlitten 4080 Cubicmeter. Obwohl genaue Kostenangaben erst nach Beendigung der Abrechnungen möglich sind, so lässt sich doch schon jetzt constatiren, dass die Gesammtherstellungskosten des Uekerdammes bei Weitem nicht die Höhe erreichen, bis zu welcher die Ausgaben für Erbauung eines Viaductes, wie er ursprünglich ins Auge gefasst war, gestiegen wären.

(Fortsetzung folgt).

* * *

Der Englisch-Französische Canaltunnel.

Die Denkschrift der gemischten Commission, welche als Grundlage des zwischen England und Frankreich abzuschliessenden Vertrages über die Herstellung des Canaltunnels empfohlen wird, ist jetzt veröffentlicht worden. Nach derselben würde die Grenze zwischen England und Frankreich halbwegs zwischen dem niedrigen Wasserstandszeichen an der englischen Küste und dem an der französischen Küste sein. Diese Grenze wäre von einer Commission zu bestimmen, die aus drei von England und drei von Frankreich zu ernennenden Mitgliedern bestehen würde. Die französische Abtheilung der unterseeischen Eisenbahn würde nach französischen, die englische nach englischen Gesetzen gebaut und erhalten werden. Innerhalb der fünf Jahre vom 2. August 1875 an müsste die französische Gesellschaft mit einer englischen einen schriftlichen Vertrag schliessen und umgekehrt. Jede Gesellschaft hätte jährlich ihrer Regierung Abrechnung vorzulegen. Streitigkeiten würden von der internationalen Commission entschieden werden. Ein Tarif der höchsten Sätze wäre festzustellen. Jede Gesellschaft wäre für den Zustand der auf ihrem Landesgebiet gelegenen Eisenbahn verantwortlich. Die Concession würde auf 99 Jahre von Eröffnung der unterseeischen Eisenbahn an lauten; später übernimmt die bezügliche Regierung alle Rechte der Gesellschaft. Die Erforschungsarbeiten

hätten im Laufe eines Jahres vom 1. Juli 1876 an zu beginnen und innerhalb der fünf Jahre vom 2. August 1875 an hätte jede Gesellschaft ihrer Regierung zu erklären, ob sie die Concession behalten will. Zwanzig Jahre vom Tage dieser Erklärung an würden für die Vollendung der Eisenbahn und ihre Eröffnung für den öffentlichen Verkehr zugestanden. Wenn nach Anfang der Arbeiten die Gesellschaften für ein Jahr ohne triftigen Grund dieselben einstellen, oder wenn die Eisenbahn in den 20 Jahren nicht eröffnet wird, oder wenn diese Gesellschaften ohne triftigen Grund für 6 Monate nicht an der Eisenbahn arbeiten, so erlischt die Concession. Zu irgend einer Zeit nach Ablauf von dreissig Jahren, welche auf die Eröffnung der unterseeischen Eisenbahn folgen, soll jede Regierung das Kaufrecht erlangen. Jede Regierung soll das Recht haben, die Arbeit an der Eisenbahn und den Durchgang durch den Tunnel, wenn sie es im Interesse ihres eigenen Landes für nothwendig hält, einzustellen.

Z. d. V. d. E.

* * *

Compte rendu d'un voyage en Autriche.

Dans une des dernières séances de la Société des ingénieurs civils, le Président, M. Richard, a rendu compte d'un intéressant voyage qu'il vient de faire en Autriche-Hongrie avec des chefs de service de chemins de fer français. Nous extrayons, de ce travail, les passages suivant que le manque de place nous oblige, malheureusement, à présenter sous forme de notes de voyage.

Mont-Cenis. — La traversée du tunnel du Mont-Cenis se fait toujours très-facilement, on ne ralentit qu'à la tête du côté de France qui se trouve dans les terrains glaiseux, et où se sont produits quelques éboulements qui ont nécessité des boisages pour faire les consolidations. Le tunnel est en très-bon état. Nous l'avons traversé en 23 minutes, en constatant, comme à notre premier passage, que l'aération y est parfaite, que la chaleur et la fumée n'y sont nullement incommodantes, que la lumière du gaz, au moyen duquel sont marqués tous les 1/2 kilomètres, y brûle d'une flamme très-vive et très-pure.

Chemin de Turin à Rivoli. — Nous avons visité, à Turin, l'installation du petit chemin de fer de Turin à Rivoli, et nous avons été vivement intéressés par la visite de cette ligne de 12 kilomètres de longueur, de 0.90 de largeur de voie, posé sur une route, faisant une recette brute de 12 000 fr. par kilom., et dont le service est fait presque uniquement par son propriétaire seul et sa famille. Le chemin de Turin à Rivoli est un exemple qui pourrait être imité utilement dans bien des cas.

Traversée du Brenner. — Nous avons fait le voyage entre Vérone et Innsbruck dans les conditions les plus favorables.

La traversée du col du Brenner, qui fait le plus grand honneur à M. l'ingénieur Carl Etzel, se fait à l'altitude de 1367 mètres, que l'on atteint au moyen de rampes successives, dont le maximum d'inclinaison est de 0,0225 ^m/ par mètre. De Bozen au Brenner, la longueur d'ascension est de 110 kilomètres; à Bozen, l'altitude est de 262,205 ^m/ . On monte donc de 1105 mètres. Du Brenner vers Innsbruck, on descend avec une pente presque constante de 0,0250 sur 35 kilomètres de longueur; à Innsbruck, l'altitude est de 578,90 ^m/ , on descend donc de 789 mètres; cette pente se développe dans des courbes fréquentes de 285 mètres de rayon en pleine voie. Des trains de 100 tonnes sont remorqués par des machines de 42 tonnes, à huit roues couplées.

S. d. I. C.

* * *

Die Generalversammlung der süddeutschen Eisenindustriellen.

Die süddeutsche Gruppe des Vereines deutscher Eisen- und Stahl-Industriellen hielt am 20. August eine Generalversammlung ab. Bezüglich der Zollfrage und der Handelsverträge nahm man die von der nordwestlichen Gruppe in einer Denkschrift aufgestellten fünf Punkte einfach an. In der Eisenbahnfrage erklärte die Versammlung sich gegen den Uebergang der deutschen Bah-

nen an das Reich; der baldige Erlass eines einheitlichen Patentschutzgesetzes wurde für nothwendig erklärt und schliesslich der Anschluss an den Centralverband deutscher Industriellen beschlossen.

* * *

XXVI. Jahresversammlung des Vereines schweizerischer Ingenieure und Architekten in Luzern.

EINLADUNG

Geehrter Herr!

Der Verein schweizerischer Ingenieure und Architekten beschloss in seiner im October vorigen Jahres in Bern abgehaltenen ausserordentlichen Versammlung, dass die XXVI. Jahresversammlung im Laufe dieses Jahres in Luzern stattfinden solle.

Wir beehren uns mit Gegenwärtigem Sie zu dieser Versammlung mit Hinweis auf das nachfolgende Programm freundlichst einzuladen.

Gleichzeitig übermitteln wir Ihnen Bericht und Vorschlag der in Bern für Revision der Statuten ernannten Commission. Wir hoffen, dass dieser Verhandlungsgegenstand, wie trocken er auch in seiner Materie sein mag, zu zahlreicher Theilnahme an unserer Versammlung anspornen werde, da eine Aenderung der Organisation des Vereines aus den Vorgängen der letzten Jahre als absolute Nothwendigkeit hervorgeht. Wir werden uns bemühen, im Einverständnisse mit der Commission und der Versammlung die Verhandlungen über diesen Gegenstand möglichst kurz zu fassen, so dass zur Anhörung fachwissenschaftlicher Vorträge trotz der Stofffülle in Vereinsangelegenheiten Zeit und Raum übrig bleibt.

Wenn Sie geneigt wären der Versammlung über irgend einen bauwissenschaftlichen Gegenstand vorzutragen, so möchten wir Sie ersuchen, dem Präsidenten der Gesellschaft bis zum 25. September hievon Mittheilung zu machen. Ebenso wäre es uns angenehm, wenn Sie durch Vorlage von Zeichnungen oder Modellen zur Hebung der mit dem Jahresfest verbundenen Ausstellung beitragen würden.

Da seit der letzten im Jahre 1871 in Genf stattgehabten ordentlichen Jahresversammlung die Mitgliederverzeichnisse nur mangelhaft geführt wurden und in der langen Zwischenzeit mannigfache Adressveränderungen vorgekommen sind, so ersuchen wir alle Sectionen und einzelnen Mitglieder dieser Einladung möglichste Verbreitung zu geben und bitten zum Voraus um Entschuldigung, wenn die Einladung nicht allen Vereinsmitgliedern directe zukommt.

Mit collegialischem Gruss

Für den Verein schweiz. Ingenieure und Architekten.

Der Präsident:

F. Wüest, Architect.

Der Secretär:

C. L. Segesser, Ingenieur.

PROGRAMM.

Sonntag den 1. October.

Von 4 Uhr an: Empfang der Mitglieder im Hôtel St. Gotthard.
Austheilung der Festkarten.
6 Uhr: Sitzung der Commission betreffend Revision der Statuten, im Hôtel St. Gotthard.

Montag den 2. October.

8 Uhr: Eröffnung der Ausstellung im Regierungsgelände.
9 Uhr: Sitzung im Grossrathssaale.
1 Uhr: Mittagessen.
Nachmittag: Gemeinschaftlicher Ausflug nach dem Gütsch. Besichtigung der Reservoirs der städtischen Wasserversorgung. Vereinigung im Restaurant Gütsch.

Dienstag den 3. October.

7 Uhr: Gruppenweise Excursionen. Besichtigung des alten Rathhauses und verschiedener Gasthofbauten. Besichtigung der Wasserwerkanlagen, Holzstoff- und Papierfabrik Perlen. Ausflug nach dem Rigi. Eisenbahn Vitznau-Kulm und Kaltbad-Scheideck.
Nachmittag 1 1/2 Uhr: Abfahrt mit Extraschiff.
2 1/2 Uhr: Halt bei Vitznau zur Aufnahme der Theilnehmer an der Rigi-Partie.
3 Uhr: Abfahrt von Vitznau nach Flüelen mit Anlanden im Rütli.
4 1/2 Uhr: Abfahrt von Flüelen per Wagen nach Göschenen zur Besichtigung des Gotthardtunnels.
5 Uhr: Rückfahrt des Dampfbootes über Rütli. Ankunft in Luzern vor Abgang der letzten Bahnzüge.

Für den Fall sehr ungünstiger Witterung findet Dienstag Morgens 9 Uhr eine zweite Sitzung zur Anhörung fachwissenschaftlicher Vorträge statt.

NB. Gegen Vorweisung dieser Einladung (auf der Rückkehr gegen Vorweis der Festkarten) haben sämtliche schweizerischen Bahnverwaltungen folgende Fahrtbegünstigungen gestattet:

1. Verabfolgung von Gesellschaftsbillets in Form von Einzelbillets für Hin- und Rückfahrt mit achttägiger Gültigkeit vom 30. September bis und mit dem 7. October an Abtheilungen von mindestens sechzehn Mitgliedern.
1. Verabfolgung von gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillets mit gleicher Gültigkeitsdauer an einzelne Mitglieder.

Ebenso sind Fahrtbegünstigungen von der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee und den Rigibahnen zugestanden.

Tractanden-Verzeichniss für die Hauptversammlung.

1. Verlesung des Protocolls der XXV. Jahresversammlung in Bern.
2. Rechnungsablage.
3. Aufnahme neuer Mitglieder.
4. Bericht über das Vereinsorgan „Die Eisenbahn.“
5. Vorlage des Statuten-Entwurfs.
6. (eventuell) Wahl des Präsidenten und zweier Mitglieder des Centralcomités.
7. Bericht über die Vertretung des Ingenieurwesens der Schweiz an der Ausstellung in Philadelphia.
8. Antrag des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereines betreffend Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen.
9. Vorschlag des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereines zur Aufstellung einer Norm zur Berechnung des Honorars für architectonische Arbeiten.
10. Bestimmung des Festortes für die nächste Versammlung, (eventuell) Wahl des Localcomité.
11. Fachwissenschaftliche Mittheilungen und Vorträge.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

Zürich. Aus den Regierungsrathsverhandlungen. Der Gemeinde Wiedikon wird für die projectirte Entwässerung der Landstrasse Zürich-Birmenstorf von der Gemeindegrenze Aussersihl bis zur Einmündung der Hinterdorfstrasse in Wiedikon in einer Länge von 420 m durch eine Abzugssole ein Staatsbeitrag von 2800 Fr. ausbezahlt, sobald diese Arbeit in technisch richtiger Weise durchgeführt sein wird.

Der Entsumpfungsgesellschaft des Regenstorfer Thales wird an die Kosten der von ihr ausgeführten Entwässerungs- und Bewässerungsarbeiten im Ganzen ein Staatsbeitrag von 20 000 Fr. bewilligt.

Die Finanzdirection wird ermächtigt, auf die Staatssubvention der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln weitere 30 % oder 85 500 Fr. einzubezahlen.

Der Bundesrath theilt mit, dass er den Verwaltungsrath der Eisenbahn Wald-Rütli unter dem Vorbehalt, jederzeit auf diese Verfügung zurück-