

Objekttyp: **AssociationNews**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Die heisse Strecke auf der 580 m Sohle von *Gould and Curry* ist der Schauplatz der ernstesten Unglücksfälle durch Hitze. Fünf Leute sollten daselbst im Juni 1878 eine schwere Donkeypumpe verladen. Sie strengten sich sehr an, waren aber nicht mehr fähig, die Pumpe zu bewegen, als sie an einer Planke hängen blieb. Sie geriethen in Verwirrung, fühlten dass sie nicht länger aushalten konnten und fuhren ein Gesenke aufwärts nach der 519 m Sohle. Ein Mann stürzte, die anderen wagten sich nicht aufzuhalten, ihm zu helfen, und kamen ganz verwirrt und fast sprachlos nach $\frac{1}{2}$ Stunde auf der 519 m-Sohle an. Drei Leute eilten zur Hilfe hinab, hatten gleichfalls Unglück, und eine neue Hülfsstruppe fand zwei Todte und einen Sterbenden. Die Luft war gut und rein und die Ursache des Unglückes nur die Hitze, welche zur Zeit 53,3⁰ betragen haben soll.

Das häufige Abfallen der Leute in tiefe Schächte, Gesenke u. s. w. (16 Mal in 22 Monaten) dürfte wohl in vielen Fällen auch indirecte Folge der grossen Hitze sein, welche Ohnmacht oder vorübergehende Geistesabwesenheit hervorbringt. Besonders die Schachtzimmerleute sind solchem Unglück sehr ausgesetzt. Es kommt aber auch vor, dass Leute, welche in der Nähe eines Schachtes arbeiten, aus reiner Vergessenheit mit ruhigem Schritt in den Schacht gehen. Solche Distraction widerspricht so ganz und gar der gewöhnlichen Bedächtigkeit und Vorsicht der *Comstockberg*leute, dass sie als Folge starker, körperlicher Anstrengung in heisser Luft betrachtet werden muss. Hieher sind auch die Fälle zu rechnen, wo Hundstösser scheinbar absichtlich und mit voller Ueberlegung ihre Hunde in Schächte stossen — und fast stets mit in die Tiefe folgen.

Derartige unglückliche Ereignisse erregen die allgemeine Theilnahme und machen viel von sich reden. Ich glaube aber, dass die Anzahl ihrer Opfer sehr klein ist im Vergleich zu den Opfern von Krankheiten, Siechthum und Verkommniss, welche gleichfalls Folge der Arbeit in diesen heissen Gruben sind, welche sich aber der Statistik und der Beachtung des grossen Publikums entziehen.

Airolo, August 1880.

F. M. Stapff.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Le pont du Javroz. Le 28 août a eu lieu la course à laquelle M. Gremaud, ingénieur cantonal, avait convié les ingénieurs et architectes de Berne, Vaud, Genève, Neuchâtel et Fribourg pour visiter le magnifique pont du Javroz en construction sur la route de Boltigen. Vendredi soir déjà, une partie des invités, parmi lesquels on remarquait l'éminent professeur de notre Polytechnicum, M. Culmann, se rendaient à Bulle par le dernier train. Une réception aussi cordiale qu'imprévue les attendait à leur arrivée à Bulle, la musique et les flambeaux se trouvaient à la gare et, après un cortège en ville, au milieu d'une nombreuse et cordiale population, une collation fut offerte gracieusement par la ville de Bulle au *Cheval Blanc* et la soirée, passée avec les braves et sympathiques Bullois, fut des plus gaies. Le matin de bonne heure on se rendit au pont du Javroz, où l'on fut rejoint par quelques collègues arrivés par le premier train du matin. M. Gremaud offrit à tous les membres présents et au nom de leurs collègues de Fribourg une notice rédigée par lui sur ce magnifique et intéressant pont et une superbe lithographie, dûe au crayon de notre compatriote, M. Raichlen. Une trentaine de membres de la Société suisse des ingénieurs étaient présents, parmi lesquels 8 Vaudois, 4 Bernois, et 1 Genevois. M. Gremaud et M. Probst, ingénieur de la maison G. Ott & Cie., l'auteur du projet et le constructeur du pont, donnèrent sur place les renseignements les plus complets sur ce magnifique ouvrage d'art, qui est maintenant presque complètement monté sur échafaudage et qui, si bien encadré par un grandiose paysage, fit l'admiration de tous les assistants. On admira aussi généralement la hardiesse, la légèreté et la construction rationnelle de l'échafaudage qui, du fond de la vallée, s'élève jusqu'à l'arc élégant de 85 m de portée qui la franchit.

Le pont, dont nous donnerons plus tard une description avec les plans, traverse la gorge étroite du torrent du Javroz qui descend de la Berra et près de son entrée dans la vallée de la Jogne, dont la belle route stratégique suit la direction principale; il est à 1 km de Charmey. Un peu au dessous on voit un beau pont en bois couvert de 60 m de portée construit en 1854 que celui-ci remplacera et qui va être abandonné. Sa construction a été presque aussi remarquable à cette époque que celle du pont actuel; nouvelle preuve des immenses progrès réalisés dans l'art de la construction.

A Charmey, au *Sapin*, un banquet fort bien servi et très gai réunit tous les invités dont la course avait aiguisé les appétits. M. le conseiller d'Etat Bise, directeur des travaux publics, prit d'abord la parole et rappela les mérites de tous les hommes qui avaient coopéré à la construction de cette

grande route intercantonale: M. Montenach, qui en avait fait le premier avant-projet avec un remarquable rapport; M. Gremaud qui a fait le projet définitif et dirigé les travaux et qui, spécialement pour le passage du Javroz, avait étudié 8 ou 10 projets pour arriver à la solution la plus économique et la plus rationnelle actuellement adoptée; MM. les entrepreneurs, soit la maison Ott & Cie. et leurs ingénieurs, MM. M. Probst et Röhlisberger, etc. Il souhaita la bienvenue aux ingénieurs venus pour examiner ce magnifique travail.

M. Gonin, ingénieur cantonal vaudois, au nom de la Société vaudoise des ingénieurs, remercie les collègues de Fribourg et spécialement M. le conseiller d'Etat Bise et M. l'ingénieur Gremaud d'avoir organisé cette course si intéressante et se fait l'organe de tous en témoignant son admiration pour les grandioses travaux d'utilité publique, les ponts magnifiques qu'exécute avec tant de courage et d'énergie le canton de Fribourg et qui sont la preuve du meilleur esprit public. Il porte son toast au canton de Fribourg, représenté par un de ses premiers magistrats, M. Bise. Il désirerait voir se renouveler ces excursions et réunions des Sociétés de la Suisse occidentale et porte aussi son toast aux collègues de Fribourg qui ont pris l'initiative de ces réunions.

M. Probst, ingénieur, ne peut accepter complètement pour lui et ses collaborateurs les éloges qu'on a fait du pont qu'il construit, l'honneur en revient surtout à l'infatigable travailleur et à l'éminent professeur Culmann, ici présent, c'est grâce à ses magnifiques travaux sur la théorie des ponts, dont il a donné la solution aussi élégante que riche et complète dans sa statique graphique, que la construction d'un pont aussi hardi, et auquel il y a 20 ans l'ingénieur le plus téméraire n'aurait osé songer, est devenue possible. Il rend hommage au patriotisme de ce homme éminent, qui a résisté à toutes les offres les plus brillantes des puissances étrangères pour se consacrer à notre Polytechnicum et à notre pays, dont il fait la gloire.

M. le professeur Culmann a d'aimables paroles pour nous dire que le patriotisme dont on lui fait un éloge ne lui a pas coûté de grands efforts quand on est reçu dans un pays comme il l'a été, en Suisse, et qu'on y est traité comme il l'a été depuis 25 ans qu'il s'y trouve; quand on assiste à la manifestation de cet esprit public dont une des principales émanations se produit dans ces grands travaux, il serait difficile de ne pas faire ce qu'il a fait. S'il a contribué au progrès de la construction des ponts, on en doit beaucoup aussi à la manière distinguée dont ses élèves ont développé et appliqué ses théories.

A deux heures on part pour Bellegarde pour visiter cette magnifique route de Boltigen jusqu'à la frontière. De là une partie de la colonne rentre à Bulle, mais le gros de l'armée gagne le Lac-Noir par le col de Nüschenen; ces beaux paysages font l'admiration de tous; la réception au Lac-Noir est des meilleures et ne dément pas l'excellente réputation de cette station balnéaire. Le lendemain matin on rentre à Fribourg pour ne faire que traverser la ville et partir par les trains de midi. La magnifique route de Planfayon obtint aussi une marque d'estime et d'admiration, la parfaite correction de son tracé et de son profil, l'ampleur de son exécution sont très remarquées. Elle complète avec celle de Boltigen la bonne opinion qu'ont eue les visiteurs des travaux publics de notre canton.

M.

Commission permanente internationale pour la propriété industrielle. Section suisse.

Séance du 28 août 1880 à Genève.

La séance est ouverte à 3 heures et demie dans les locaux de la Chambre de Commerce à Genève par M. J. Weibel, vice-président du „Vorort“ de l'Union suisse du Commerce et de l'Industrie, et de la Chambre de Commerce à Genève. M. Weibel informe la Section que M. Ernest Pietet, comme président du „Vorort“, devait remplacer M. Conrad Bürkli dans ses fonctions de président de la Section suisse de la Commission, mais qu'il a prié M. Weibel de le remplacer à ce poste, lui-même ne se croyant pas assez versé dans les questions spécialement industrielles. M. Weibel déclare avoir accepté volontiers cette tâche en tant qu'il ne s'agit pas de la présidence; il prie la Section de nommer un président.

Sur la proposition de M. Waldner, appuyée par tous les membres présents, M. Weibel est nommé président. Il déclare accepter sa nomination.

M. le secrétaire donne communication d'une lettre de M. D. Perret qui regrette d'être empêché par une excursion militaire d'assister à la réunion.

Il déclare adhérer en tous points aux questions qui lui ont été communiquées comme devant être discutées dans la présente séance.

Le protocole de la séance du 9 mars est approuvé sans observation.

M. Imer revient sur la question de la statistique des inventeurs suisses qui, par suite du défaut de protection des inventions en Suisse, ont été obligés à prendre des brevets à l'étranger et à les y exploiter, discutée dans la séance du 9 mars. Il demande à la Section l'autorisation d'écrire en son nom à un certain nombre de personnes qui pourraient être à même de donner des renseignements à ce sujet.

La Section lui accorde cette autorisation.

M. Imer donne lecture d'une lettre du Département fédéral du Commerce et de l'Agriculture, datée du 21 juillet 1880, lui annonçant que le Conseil fédéral a décidé de se faire représenter à la conférence internationale qui aura lieu à Paris le 7 novembre de cette année et le prie de soumettre aux délibérations de la Section suisse de la Commission permanente un programme proposé par le ministre du commerce français pour la dite conférence.