

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 9

Wettbewerbe

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: 30.01.2025

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

trägen, b) Beisteuer des Cantons, c) Beisteuer der Privaten, Alles in Allem gerechnet 32'000 Fr. in runder Zahl an Unterstützungen für das gelungene, zwar noch nicht vollendete Werk beigetragen worden sind.

Dennoch blieb der Gemeinde eine schwere Last; es ergaben sich Jahrgänge, in welchen die auf unbewegliches Vermögen gelegten Steuern 10 und 12 0/00 betragen haben.

Die Wirkungen und Erfahrungen, welche man bei Verbauung auch dieses Wildbaches wieder hat beobachten können, drängen uns, die Frage einer kurzen Besprechung zu unterwerfen:

„Ist es zweckmässig, die Verbauung einer Runse von Unten nach Oben oder aber in umgekehrter Richtung in Ausführung zu bringen?“

Diese Frage kann nach meinem Dafürhalten nicht ganz allgemein bejaht oder verneint werden, weil dabei viel auf den Charakter des zu verbauenden Tobels, die Wassermenge, die Geschiebstransporte und auch darauf viel ankommt, ob in einer Runse schwere Schneelawinen niedergehen.

Meine Ueberzeugung geht dahin, dass es in den meisten Fällen gerechtfertigt erscheint, den Bau in der Weise von Unten nach Oben vorzunehmen, dass man eine Runse je nach ihrem Gefälle und der Terrainbeschaffenheit in verschiedene Sectionen unterabtheile und das Verbauungswerk in der obersten Section von Unten nach Oben beginne und so stufenweise in die Niederung herabsteige.

In vielen Fällen sind die Geschiebsquellen in den obersten Zonen gelegen. Geht man dieser Zone direct auf den Leib, so können die Abbrüche um so schneller zur Ruhe gebracht und die Geschiebsquellen eher verstopft werden.

Man erreicht ferner den Vortheil, dass die vielen Schuttwalzen bei dem andern Bausystem die Werke in den untern Regionen nicht abnutzen oder gar zerstören. Damit ist im Weiteren ein directer Nutzen, d. h. eine directe Ersparniss verbunden.

Dieser letztere Punkt, welcher auch in der Archa gronda seine Bestätigung findet, bedarf noch einer Erläuterung.

Der Einbau von Sperrern hat immer eine streckenweise Gefällsverminderung zur Folge. Mag dieselbe von Unten oder Oben begonnen werden, so wird dadurch die Gewalt und das Fortschaffungsmoment für die Geschiebe gebrochen, beziehungsweise geschwächt und es lagern sich die Schuttwalzen da ab, wo das Gefälle unter den schon erstellten Sperrern anfängt schwächer zu werden.

Eine solche Ablagerung der noch nachkommenden Geschiebmassen ist in der Archa gronda bei der untersten Sperre in dem Maasse eingetreten, dass dieselbe ganz versandet d. h. zugedeckt ist, wie bei Nr. 6 des Längenprofils ersichtlich ist.

Wäre das Verbauungswerk in der obersten Section der Val di Mez begonnen worden, so würde wahrscheinlich die nämliche Wirkung unten eingetreten sein und man hätte es in diesem Falle nie für nöthig gehalten, bei Nr. 6 eine Thalsperre zu errichten und Geld dafür auszugeben.

Vor Anhandnahme einer Verbauung sollte daher jeweilen eine Runse in der ganzen Ausdehnung studirt und vermessen werden, um den richtigen und zweckmässigsten Gang der Verbauungsarbeit festsetzen zu können.

Revue.

Congrès d'électriciens. — C'est le 15 octobre prochain que s'ouvrira à Paris, sur l'initiative du gouvernement, la conférence internationale d'électriciens. Avant de se séparer, les Chambres ont voté un crédit de 90 000 francs pour couvrir les frais de cette conférence, en ce qui concerne la participation des commissaires français. Une convention déterminera de quelle manière aura lieu, entre les divers Etats, la répartition des dépenses afférentes aux travaux qui seront prescrits par la conférence internationale.

C'est pour répondre à un vœu du congrès d'électriciens qui a siégé l'année dernière à Paris que le gouvernement français a provoqué cette conférence internationale. Celle-ci doit:

1^o Procéder à des expériences pour la détermination de l'unité électrique;

2^o Préciser les méthodes des observations pour l'électricité atmosphérique, afin d'en généraliser l'étude à la surface du globe;

3^o Réunir des éléments statistiques relatifs à l'efficacité des paratonnerres et à l'action préservatrice ou nuisible des réseaux télégraphiques et téléphoniques;

4^o Organiser l'étude systématique des courants terrestres sur des lignes télégraphiques;

5^o Etudier les meilleures conditions d'établissement d'un réseau télégraphique, appliqué spécialement à la constatation de l'état météorologique du plus grand nombre de points utiles;

6^o Déterminer un étalon définitif de la lumière.

Les nations qui se sont fait représenter au congrès d'électricité de l'année dernière viennent de nommer leurs délégués pour ces conférences internationales.

Une autre conférence, dont la réunion est également provoquée par le gouvernement français, se réunira à Paris à la même époque. C'est celle qui doit examiner les diverses questions relatives à la propriété et à la sécurité des câbles sous-marins.

Les appareils qui serviront aux expériences de la première conférence resteront la propriété de la France. Ajoutons que les dépenses doivent être couvertes en partie par le reliquat des bénéfices réalisés sur l'exposition d'électricité de l'année dernière.

(Moniteur industriel.)

Cureur automatique pour rails de tramways. — Ce cureur est un appareil assez simple et inventé dernièrement par M. Zielinski. Il se compose d'un mouvement de haut en bas ou du bas en haut (n^o 1), puis d'un mouvement de droite à gauche ou de gauche à droite (n^o 2), enfin d'un mouvement d'avant ou d'arrière (n^o 3). — La première partie est un coussinet en fonte, boulonné sous le plancher du véhicule et à l'aplomb du milieu du rail. Ce coussinet est évidé au centre pour loger un ressort à boudin. — La deuxième partie (mouvement de droite à gauche et vice versa) est située au-dessous de la première et elle est évidée aussi verticalement pour loger la seconde moitié du ressort à boudin qui est fixé à la première partie. De plus elle est armée sur les deux côtés opposés de lames en fer qui coulisent verticalement dans les rainures pratiquées sur le coussinet. Par cette disposition on obtient le mouvement de descente ou d'ascension du cureur dans le rail creux. Cette pièce n^o 2 est traversée horizontalement, à sa base, par un arbre en fer, qui porte à chaque extrémité un ressort à boudin chassant vers le centre et retenu par un écrou. Cet arbre est fixe en son milieu, au-dessous de la deuxième partie, sur la pièce n^o 3 ou troisième partie de l'appareil. — La pièce n^o 3 qui se trouve au-dessous de la pièce n^o 2 est traversée vers le haut par cet arbre et porte à sa base un cureur en métal. Cette disposition permet ainsi les mouvements latéraux de gauche à droite ou vice versa.

Enfin deux ressorts à lame sont fixés, l'un devant, l'autre derrière la deuxième pièce et sont chacun armés d'une roulette qui s'appuie sur la pièce n^o 3 qui est le cureur proprement dit et qui lui permet le troisième mouvement, en avant ou en arrière (suivant le sens de la marche du véhicule), lorsqu'il y a rencontre d'un obstacle fixe que le cureur doit franchir. La forme de ce cureur est telle qu'il constitue une espèce de cuillère qui ramasse aisément et rejette facilement hors du rail les poussières, les boues, les petites et moyennes pierres etc. qu'elle rencontre.

F. Fayod.

Concurrenzen.

Concurrenz für Entwürfe zu einem Mustertheater. — Der Vorstand der allgemeinen deutschen Ausstellung auf dem Gebiete der Hygiene und des Rettungswesens theilt mit, dass, nachdem in Folge des Brandunglückes am 12. Mai dieses Jahres der Termin zur Einsendung der Entwürfe vorläufig aufgeschoben (vide Band XVI pag. 132), derselbe jetzt, wo die Reconstruction des Unternehmens gesichert, auf den 30. Juni 1883 festgesetzt worden sei.

Concurrenz zur Erlangung grundlegender Ideen für eine später auszusprechende Concurrenz für ein Volksbad in Basel. — So ungefähr könnte man das uns vom Sanitätsdepartement des Cantons Basel-Stadt zugesandte Concurrenzprogramm überschreiben. Dasselbe lautet wörtlich wie folgt:

„Nachdem im Schoosse der gemeinnützigen Gesellschaft die Errichtung eines Volksbades angeregt und nachdem das Sanitätsdeparte-

ment die Lösung dieser Aufgabe zur Hand genommen, ergeht hiemit die allgemeine Aufforderung, sich an einem Ideen-Concurs zu betheiligen; das hierauf bezügliche Programm wurde festgestellt wie folgt:

Programm zu einem Ideen-Concurs für ein Volksbad in Basel.

1. Die Eingaben sind bis zum 14. October 1882 schriftlich und mit einem Motto versehen an das Sanitätsdepartement im Domhof einzureichen; ein zweites, mit gleichem Motto versehenes, verschlossenes Couvert soll den Namen des Verfassers enthalten.
2. Die Lösung der Aufgabe kann ebensowohl in einer genauen Beschreibung, als auch in einer solchen mit Zeichnungsskizze versehen, bestehen. Es sollen diese enthalten:
 - a) die genaue Lage;
 - b) die Grösse (Ausdehnung und Tiefe);
 - c) Angabe über den Wasserbezug;
 - d) Angabe der Zeitfrist, während welcher das Volksbad benützt werden kann und zwar ebensowohl der Tage des Jahres als auch der verschiedenen Tageszeiten;
 - e) approximative Schätzung der Kosten;
 - f) die Anzahl der Personen, welche voraussichtlich die Anstalt gleichzeitig benützen können, und es soll dieselbe abwechselungsweise für beide Geschlechter benützbar sein.
3. Die eingelaufenen Arbeiten werden durch die vom Sanitätsdepartement im Einverständnis mit dem Ingenieur- u. Architekten-Verein aufgestellte Commission, bestehend aus den HH. *Wilhelm Klein*, Regierungsrath, als Präsident, *Theophil Vischer-Vondermühl*, *Niklaus Riggerbach*, Ingenieur in Olten, *Cäsar Vicarino*, Ingenieur, *Ludwig Maring*, Architect, geprüft und soll eine beliebige Zahl der besten Arbeiten publicirt und für die Aufstellung eines Concursprogrammes für einen eigentlichen Concurs zu Grunde gelegt werden.

Bei diesem Concurs wird die aufgestellte Commission das Preisrichteramt übernehmen und es sollen dann nicht nur die drei besten Arbeiten Preise erhalten, sondern es sollen den Autoren, welche bei dem Ideenconcurs dem zur Ausführung gelangenden Projecte am nächsten gekommen, Ehrenpreise zu Theil werden.

4. Diejenigen Eingaben, welche unberücksichtigt bleiben, sollen den betreffenden Autoren zurückgestellt resp. es können diese durch sie wieder bezogen werden.
5. Die aufgestellte Commission (Schiedsgericht) wird in einem motivirten Résumé über die eingegangenen Arbeiten Bericht erstatten und diesen den Concurrenten des Ideenconcurs zur Kenntniss bringen.

Basel, den 24. August 1882."

Da im Programm nicht angegeben ist, in was die Ehrenpreise bestehen, so können wir die Befürchtung nicht unterdrücken, es möchte der Zudrang zu diesem „Ideenconcurs“ kein allzu lebhafter werden.

Correspondenz.

An die Redaction der „Eisenbahn“, Zürich.

In der am 19. d. M. ausgegebenen Nummer der „Eisenbahn“ erwähnen Sie eines vom Eisenbahnbetriebsamt Saarbrücken gemeldeten Unfalls, bei welchem die Heberleinbremse vorzügliche Dienste geleistet haben soll, indem durch ihre sofortige Anwendung seitens des Maschinenführers der Auflauf des Paris-Frankfurter Eilzuges gegen einige Güterwagen derart abgeschwächt wurde, dass keinerlei Personenverletzungen vorkamen, obwohl die Güterwagen ziemlich erhebliche Beschädigungen erlitten.

Da es in der erwähnten Meldung irrtümlich verstanden werden könnte, als wenn der betreffende Zug mit der continuirlichen Heberleinbremse versehen gewesen wäre, so erlauben wir uns, Sie höflichst zu ersuchen, folgende Auseinandersetzung der wirklichen Thatsache in Ihrem geschätzten Blatte gütigst auf gleiche Weise zu veröffentlichen.

Der fragliche Pariser Eilzug bestand aus sieben Wagen, wovon kein einziger mit der Heberleinbremse versehen war. Nur die Locomotive hatte glücklicherweise eine auf die Triebräder wirkende Heberlein'sche Nothbremse, deren momentanen und kräftigen Wirkung es allein zu verdanken ist, dass ein grösseres Unglück nicht stattge-

funden hat. Der Maschinenführer wollte, wie bei Eilzügen üblich, die Station Heimbach mit etwas gemässiger Geschwindigkeit durchfahren, als plötzlich und ohne die geringste Warnung der Weichensteller den Zug in ein falsches Geleise hineinliess, auf welchem, nur 130 m entfernt, einige Güterwagen sich befanden. Seinen Regulator zuzuschliessen und die Heberlein-Nothbremse in voller Thätigkeit zu haben, war für den Führer die Arbeit eines Momentes, aber an eine Mitwirkung der Handbremsen des Zuges war bei den Verhältnissen nicht zu denken. Ein eclatanter Beweis von dem unschätzbaren Werth der Heberlein-Triebradnothbremse in solchen Momenten der Gefahr könnte kaum geliefert werden. Die Kosten von Dutzenden solcher Bremsen können in einem ähnlichen Falle in einigen Secunden reichlich gedeckt werden. Es lässt sich aber gleichzeitig gar nicht bezweifeln, dass, wenn in dem erwähnten Falle der Zug wirklich ein Heberleinbremszug gewesen wäre, absolut gar kein Zusammenstoss erfolgt wäre und die durch die ziemlich erheblichen Beschädigungen der Güterwagen entstandenen Reparaturkosten eine bessere Verwendung hätten finden können. Wahrscheinlich aber wurde überhaupt gar nichts von dem Zufalle veröffentlicht und es wäre dabei nur die schon sehr lange Liste von durch Heberlein-Schnellbremsen verhinderten, aber nie öffentlich bekannten Eisenbahnunfällen durch einen weiteren vermehrt worden.

Berlin, 29. August 1882.

Hochachtungsvoll

Für die Heberlein Self Acting Railway Break Company, Limited:
Charles Fairholme, Director.

Miscellanea.

Eine internationale Kunstausstellung wird im nächsten Jahre in München stattfinden.

Reichstagsgebäude in Berlin. — Architect Wallot wird im September sich nach Berlin begeben, um daselbst einen Specialbauplan auszuarbeiten und denselben der Reichstags-Baucommission vorzulegen. Die bezügliche Commission wird s. Z. dem Reichstag einen Bericht über ihre Verhandlungen bezüglich der Concurrenzen unterbreiten.

Ausstellung in Nürnberg. — Bei der am 25. August stattgehabten Preisvertheilung gelangten im Ganzen 1642 Medaillen zur Vertheilung, nämlich: 156 goldene, 374 silberne, 1000 bronzene und 112 Anerkennungsmedaillen.

Gotthardbahn. — Der Bundesrath hat die Gotthardbahngesellschaft zur Legung eines zweiten Geleises durch den grossen Gotthardtunnel ermächtigt.

Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. — Vom 20. bis 24. August fand in Hannover die fünfte Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine statt. Derselben ging die Abgeordnetenversammlung, welche am 18. und 19. August ebenfalls in Hannover abgehalten wurde, voraus. Wir beschränken uns darauf, aus den zahlreichen Beschlüssen folgende drei, die uns besonders erwähnenswerth scheinen, hervorzuheben:

1. Der Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hat dahin zu streben, dass das *Andenken Gottfried Semper's* wegen seiner hohen Verdienste um die Baukunst der Gegenwart durch ein *Denkmal in Dresden verehrt und geehrt wird*.

2. Die Generalversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine fühlt sich berufen, dem deutschen Volke die *Erhaltung und theilweise Herstellung des Heidelberger Schlosses* als eine Ehrenpflicht an's Herz zu legen.

3. Als Vorstand des Verbandes für 1883—1884 wird der württembergische Verein für Baukunde und als Ort der nächsten Generalversammlung *Stuttgart* gewählt.

Eine zweite Brücke über den East River in Newyork. — Im Juni hat der Bau einer zweiten Brücke über den East River begonnen, welche zur Verbindung von Newyork mit Long Island bestimmt, ein ebenbürtiges Gegenstück zu der nahezu vollendeten Röbling'schen Drahtseilbrücke bilden wird. Die vier Kettenthürme sind in ihrem aufgehenden Theile vollständig in geschmiedetem Phönixeisen construirt. Die Gesamtlänge der Brücke einschliesslich der Rampen beträgt 3050 m; die Lichtweite der beiden mittelst Ketten überspannten Hauptöffnungen beträgt etwa 224, bezw. 188 m; die Lichthöhe derselben über dem mittleren Wasserspiegel etwa 52,5 m. Das