

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 24

Nachruf: Escher, Alfred

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>

Brücken zerstört und die Widerlager der Breibachbrücke in Blumau beschädigt.

Für die möglichst rasche Wiederherstellung der Bahn an Stelle des zerstörten Dammes wurden mehrere Projecte in Erwägung gezogen und entschloss man sich für die Ausführung eines 468 m langen Holzprovisoriums aus 72 Feldern zu je 6,5 m bestehend. Für die Ableitung des Flusses ist der Aushub einer Cunette von 11 900 m³ Inhalt erforderlich.

Von den Zerstörungen in der Bahnlinie unterhalb Bozen sind hervorzuheben: der 230 m lange Bahndurchbruch in Folge des 200 m langen Etschdurchbruches bei Leifers zwischen Bozen und Branzoll und die Zerstörungen einiger gewölbter Durchlässe. Zwischen Roveredo und Mori wurden an der aus drei Oeffnungen zu je 12 m bestehenden gewölbten Lenobücke ein Mittelpfeiler ganz und ein Landpfeiler theilweise weggerissen. Endlich wurde zwischen Mori und Seravalle der Bahndamm auf ca. 200 m ganz zerstört.

Auf der Pusterthaler Linie wurde der Betrieb einzelner Strecken bereits im September, anderer im October wieder aufgenommen und es verblieben gegen Ende November nur noch ausser Betrieb die Strecken Lienz-Hof (24,7 km) und Niederdorf-Bruneck (23,5 km). Aehnliche Verhältnisse waren auf der Tyrolerlinie, wo gegen Ende November nur noch ausser Betrieb waren die Strecken Branzoll-Bozen (11 km) und Blumau-Waidbruck (14,6 km), welche dieser Tage nun auch wieder dem regelmässigen Verkehr übergeben werden können. Ueber die Kosten der Wiederherstellung fehlen bis anhin genauere Daten.

Revue.

L'explosif Turpin. — A Cherbourg on a fait dernièrement des expériences comparatives extrêmement curieuses entre la dynamite et la nouvelle matière explosible découverte par M. Eugène Turpin.

Cette nouvelle matière se nomme planclastite. Elle est un mélange de deux liquides absolument inexplorables séparément. Il suffit de les mélanger pour obtenir instantanément et sans autre combinaison un composé foudroyant, lorsqu'on le fait détonner.

Cet explosible est surtout remarquable en ce sens; qu'après de nombreuses expériences, il a été constaté par des ingénieurs compétents que la dynamite éclate sous un poids (masse en fer) de 6 kg tombant de 0,25 m de hauteur; tandis que le nouvel explosible résiste au choc de même poids tombant de 0,60 m de hauteur.

Voici du reste quelques-uns des résultats obtenus, comparatifs avec la dynamite:

On avait percé un grand nombre de trous de mine, dans des blocs de rocher au fond de la mer et découverts à marée basse. Une partie de ces trous a été chargée avec la dynamite et l'autre partie avec l'explosif Turpin, mais en quantité moitié moindre.

Ces mêmes expériences furent répétées un grand nombre de fois dans d'autres matériaux. Or on a constaté chaque fois que les effets produits par le nouvel explosif étaient très supérieurs à ceux obtenus avec la dynamite; quoique celle-ci fut en quantité double.

D'autres expériences furent encore faites, entre autres en faisant éclater ces deux explosifs à l'air libre et sur un cylindre de plomb. On a placé 50 g de dynamite de première qualité et amorcée comme d'usage. Sur un cylindre semblable on a placé 10 g seulement de l'explosif Turpin amorcé de même façon.

Le feu étant donné aux deux mèches et deux violentes explosions ayant eu lieu simultanément voici ce que l'on a constaté.

Le cylindre écrasé par la dynamite était en forme de champignon dont les bords rebroussés en dessus, descendent jusqu'à la moitié du cylindre tige.

Le cylindre soumis à l'effet de l'explosif Turpin était, malgré la quantité bien moindre d'explosif employé, absolument arraché jusqu'au deux tiers de sa hauteur primitive et les nombreux morceaux provenant de cet arrachement ont été projetés fort loin. Quant à la partie restante elle était affouillée par les gaz, de telle façon qu'elle affectait la forme d'une éponge déchirée.

Enfin, on avait fait et placé une cartouche à l'air libre, contre un rail; celui-ci a été littéralement broyé en menus morceaux dont un certain nombre ont brisé la traverse en chêne en s'y inscrustant profondément et en la cassant en deux dans le sens de sa longueur.

Il découlerait de ces expériences que nous avons à faire à un explosif infiniment supérieur à la dynamite et présentant dans sa manipulation et spécialement dans son transport des dangers bien moindres. Aussi doit on admettre que l'explosif Turpin détrônera rapidement la dynamite.

Francis Fayod, ing.

Concurrenzen.

Volksbad in Basel. — Den Basler Localblättern entnehmen wir, dass das von dem dortigen Ingenieur- und Architektenverein aufgestellte Preisgericht seine durch Krankheit eines Mitgliedes unterbrochenen Arbeiten diese Woche wieder aufgenommen und zu Ende geführt hat. Die Preisrichter konnten dabei mit grosser Befriedigung constatiren, dass der anfangs angezweifelte Ideenconcurs ganz glänzende Resultate ergeben hat. Die concurrirenden Techniker haben die ihnen gestellte Aufgabe nicht nur mit sichtlicher Lust und Liebe erfasst, sondern auch mit grossem Fleiss und vieler Sachkenntniss gelöst. Es wird nun genau in der Weise vorgegangen werden, welche man von Anfang an in Aussicht genommen hat. Gestützt auf diejenigen Ideen, mit welchen sich die Preisrichter am meisten befreundet haben, soll nun ein möglichst detaillirtes Programm für einen definitiven Concurs ausgearbeitet und in kürzester Frist ausgeschrieben werden. Die Prämiiung der für den Ideenconcurs eingegangenen Arbeiten soll bekanntlich gleichzeitig mit der Prämiiung der Arbeiten des definitiven Concurses stattfinden. In den nächsten Tagen wird ein neues Concurrenzprogramm erscheinen, das wir nicht ermangeln werden, unsern Lesern mitzutheilen.

Necrologie.

† **Dr. Alfred Escher.** — Nach kurzer Krankheit starb am 6. dies Morgens 6 Uhr in seiner Villa „Belvoir“ in Enge bei Zürich der bedeutende schweizerische Staatsmann Dr. Alfred Escher. — Im Jahre 1819 geboren, hatte er sich schon früh dem öffentlichen Leben, sowohl in seinem Heimatcanton, als auch in der Eidgenossenschaft, gewidmet. Schon 1845 vertrat er als dritter Gesandter den Canton Zürich bei der Tagsatzung, welcher er bis zu ihrer Auflösung angehörte, um sofort in den Nationalrath überzutreten, als dessen Mitglied er ohne Unterbruch bis zu seinem Lebensende verblieb. Drei Mal bekleidete er die Stelle des Präsidenten dieser Behörde. Ausserdem war er stets Mitglied der wichtigsten Commissionen, sowie auch Mitglied des eidgenössischen Schulrathes, dem er als Vicepräsident bis zu seinem Tode angehörte. In seinem Canton war er der Führer der liberalen Partei, als deren geistiges Oberhaupt er von allen seinen Parteigenossen bedingungslos anerkannt wurde. Zur Zeit als er Regierungsrath, Präsident des Cantonsrathes und der von ihm gegründeten, sich rasch entwickelnden Nordostbahngesellschaft war, vereinigte er auf seine Person eine Machtfülle, wie sie nur selten in einem republikanischen Staatswesen vorkommt. Escher muss auch als der Schöpfer und eifrigste, beharrlichste Förderer der Gotthardbahn betrachtet werden. Als solcher hat er grosse, bleibende Verdienste, obschon er in Folge seiner eisernen, unbeugsamen Willenskraft sich nicht selten Härten und Schroffheiten zu Schulden kommen liess, die sein Verhältniss, namentlich zu den bauleitenden Technikern, in unliebsamer Weise stören mussten. — Diese Schatten, die, wo so viel Licht war, nicht fehlen konnten, werden von der Nachwelt nicht mehr beachtet werden. Im Ganzen war Escher ein bedeutender, weit über das gewöhnliche Maass hervorragender Mann, der nur grosse Ziele verfolgte und deshalb nur von dieser Seite aus beurtheilt werden darf.

Solche Gefühle mochten heute vor acht Tagen die Bewohner Zürichs beseelt haben, als unter ausnahmsweise grosser Theilnahme die sterblichen Reste Eschers der Erde übergeben wurden. Ein unabselbarer Leichenzug folgte dem mit Blumen und Palmzweigen bedeckten Sarg vom „Belvoir“ in Enge bis zur Fraumünsterkirche, wo der greise Professor Alexander Schweizer in formvollendeter Rede ein farbenfrisches Bild des Lebens und Wirkens seines ehemaligen, nun verstorbenen Schülers entwarf. Im Namen der eidgenössischen Behörden und Räte sprach ferner Herr Dr. Deucher, Präsident des schweizerischen Nationalrathes, und als dritter Redner ergriff für

den Canton Zürich Herr Stadtpräsident Dr. Römer das Wort. Dazwischen erklangen Gesänge der Harmonie und des Männerchors Zürich, sowie des Männerchors Enge, dessen Ehrenmitglied der Verstorbene gewesen war. Nach der Leichenfeier in der Fraumünsterkirche bewegte sich der Zug unter Fackelbeleuchtung nach dem Friedhofe der Gemeinde Enge, wo der Verstorbene neben dem Grabe seiner Gattin beerdigt wurde.

† **G. Ott.** — In der Nacht vom 2./3. dies verunglückte unser College Ingenieur und Oberst G. Ott in Bern, indem er, wahrscheinlich in Folge eines Fehltrittes, in den Aarecanal fiel und ertrank. Seine Leiche wurde erst am 6. dies aufgefunden. G. Ott war der Chef der berühmten Brückenbauwerkstätte G. Ott & Co. in Bern, die in Folge ihrer kühnen Bauten in der Schweiz und im Auslande sich eines gerechtfertigten Ansehens erfreut.

† **Friedrich Dieterlé.** — Am 15. November verschied in Wien der Oberinspector der Direction für österreichische Staatseisenbahnbauten, Friedrich Dieterlé, in seinem 54. Lebensjahre am Schlagfluss. Der Verstorbene wird manchem unserer schweizerischen Collegen noch in gutem Andenken sein, da er im Jahre 1856 unter Herrn von Nördlings Leitung als Stellvertreter desselben am Bau der damaligen Oron-Bahn (Lausanne-Freiburg-Bern) mitwirkte. In der gleichen Eigenschaft war er dann von 1857 bis 1870 beim Bau des grossen Centralbahnnetzes in Frankreich thätig und trat sodann mit Herrn von Nördling im Jahre 1870 in den österreichischen Staatsdienst über, wo er sich bis zu seinem Lebensende einer einflussreichen und geachteten Stellung zu erfreuen hatte.

Miscellanea.

Zur Bremsfrage. — Eine für die Einführung von Vacuumbremsen keineswegs zur Empfehlung dienende Nachricht kommt aus Berlin. Laut einer Mittheilung der „Tribüne“ wurde nämlich letzten Sonntag in Folge der plötzlich eingetretenen Kälte der Betrieb auf der dortigen Stadtbahn gestört, da die für die Züge zur Verwendung kommenden Vacuumbremsen eingefroren waren und vor dem Weiterfahren erst wieder aufgethaut werden mussten — In Holland tritt im Mai 1883 ein königl. Decret in Kraft, nach welchem bei Expresszügen, welche mit einer grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren, die Maschinen, Tender, Wagen und Gepäckswagen mit automatischen continuirlichen Bremsen und zwar nach einem vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen oder genehmigten System versehen sein müssen; dergleichen sind automatische Bremsen nach vorgeschriebenen oder genehmigten Systemen nach speciellem Auftrag des Ministeriums für öffentliche Arbeiten auch an Maschinen, TENDERN, Wagen und Gepäckswagen jener Personenzüge anzubringen, welche selbst mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 60 km per Stunde verkehren.

Electriche Beleuchtung von Eisenbahnzügen. — Auf der Paris-Mittelmeer-Bahn wurden Versuche über die Beleuchtung der Wagen mit Incandescenzlampen gemacht, die zur Befriedigung ausgefallen sein sollen. Der electriche Strom wurde durch eine Gramme'sche Maschine und 30 Faure'sche Accumulatoren erzeugt.

Arlbergbahn. — In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. d. M. hat der Handelsminister eine Vorlage, betreffend die Erhöhung des für den Bau der Arlbergbahn pro 1882 bewilligten Credits von 5500000 fl. auf 7500000 fl. eingebracht. In der Motivirung wird darauf hingewiesen, dass seit Beginn des Jahres 1882 die im Bauvertrage vorgezeichnete Leistung von zusammen 6,6 m Stollenbohrung per Kalendertag wesentlich überholt worden und bisher eine Durchschnittsleistung von ca. 10 m per Kalendertag im Jahre 1882 zu verzeichnen ist. Die unerwarteten Baufortschritte und insbesondere die Mehrleistungen beim Tunnelbau erheischen aber namentlich mit Rücksicht auf die mit dem weiteren Vordringen der Tunnelbauarbeiten steigenden Einheitspreise und die im Vertrage für jeden Tag Zeitgewinn festgesetzten Prämien einen bedeutenden Mehraufwand, für welchen der pro 1882 bewilligte Credit um so weniger ausreicht, als dieser Mehraufwand auch durch die anderweitigen gleichzeitigen Vergebungen erzielten Ersparnisse nicht aufgewogen wird.

Ueber den Fortschritt der Arbeiten im grossen Arlbergtunnel während des Monats October geben folgende Zahlen Auskunft:

	Westseite	Ostseite	Total
Sohlenstollenlänge am 30. Sept.	2643,6 m	3306,5 m	5950,1 m
„ „ 31. Oct.	2793,8 „	3450,6 „	6244,4 „
Firststollenlänge „ 30. Sept.	2415,5 „	3118,8 „	5534,3 „
„ „ 31. Oct.	2537,0 „	3288,7 „	5825,7 „

Brückeneinstürze in England. — Am 24. November fand in der Nähe von Bromley an der London-Chatam-Dover-Eisenbahn der Zusammensturz einer alten, die Eisenbahn überschreitenden, gewölbten Wegüberführung statt. Bei einer Revision derselben waren Risse in dem aus Ziegeln hergestellten Gewölbemauerwerk des mittleren Bogens entdeckt worden, dessen sofortiger Abbruch deshalb von dem Aufsichtsbeamten angeordnet und mit Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs, im Uebrigen aber ohne jeden Unfall bewerkstelligt worden war. Am Tage nach Beendigung des Abbruchs der Mittelöffnung stürzte der eine seitliche Bogen ein und erschlug sieben Arbeiter, die sich trotz des an sie ergangenen Verbotes in eine unter diesem Bogen errichtete Hütte begeben hatten. — Der zweite Brückeneinsturz geschah am 27. Nov. bei Turiff in Aberdeenshire im östlichen Schottland. Derselbe wurde veranlasst durch den Bruch eines von den zwei eisernen Hauptträgern einer Strassenunterführung. Der Bruch erfolgte genau in der Mitte des etwa 12 m langen Trägers, nachdem die Locomotive und ein Wagen denselben bereits überschritten hatten. Die folgenden Wagen fielen auf die etwa 4,5 m tiefer liegende Strasse und verhinderten durch vollständige Ausfüllung der Oeffnung den Nachsturz der letzten Wagen des Zuges. Bei diesem Unglücksfall haben fünf Personen das Leben eingebüsst und elf sind schwer verletzt worden.

Ausstellung in Edinburg. — Vom 22. December dieses bis zum 3. Januar nächsten Jahres findet in Edinburg eine Ausstellung von Gemälden, Zeichnungen, Skizzen, Stichen, Photographien und Sculpturen aus dem Gebiete der Architectur statt. Dieselbe wird von dem dortigen Architektenverein veranlasst und organisiert.

Die Ruinen der Tuilerien zu Paris wurden in der am 4. d. stattgehabten Auction von den bekannten Unternehmern Picard & Lapeyre, welche auch die Ausstellungsgebäude von 1878 auf dem Marsfelde gekauft hatten, um 33000 Fr. erstanden. Folgende Theile des abgebrannten Königsschlusses sollen erhalten und, sei es in den Anlagen des Trocadero, sei es im Garten von St. Cloud, aufgestellt werden: die ganze Grundmauer des von Philipp Delorme gebauten Mittelpavillons, sowie die Statuen, die Capitale und 13 Säulen.

Ueber die Hochwasserstände des Rheins werden dem „Schiff“ von augenscheinlich zuverlässiger Seite ausführlichere Mittheilungen gemacht, denen wir Folgendes entnehmen: Regelmässige tägliche Beobachtungen des Cölner Pegels, welcher für die preussische Rheinstrecke als der zur Vergleichung der Hochwasserstände geeignete Hauptpegel betrachtet wird, liegen seit 71 Jahren, seit 1811, vor. Von diesen Jahren hat das gegenwärtige den höchsten Wasserstand von 9,52 m am Cölner Pegel gebracht, welcher über das bisherige grösste Hochwasser dieses Jahrhunderts — 9,34 m im Jahre 1845 — noch um 18 cm hinausgeht. Das arithmetische Mittel aller höchsten Wasserstände seit 1811 beträgt 6,746 m oder 21 Fuss 6 Zoll; während der mittlere Jahreswasserstand nach den 71jährigen Beobachtungen 2,864 m ist. Der gemittelte höchste Wasserstand wurde in 35 Jahren überschritten, in den übrigen 36 Jahren jedoch noch nicht erreicht. Die geringsten Hochwasserstände von 5 m Pegelhöhe und darunter haben sich in 8 Jahren, aussergewöhnlich hohe Wasserstände von 8 m und darüber in 13 Jahren ereignet. Nach einer Zusammenstellung aus den letzten 71 Jahren tritt das Hochwasser des Rheins am häufigsten im Januar ein, dann folgen die Monate Februar, März und December. Der diesjährige aussergewöhnlich hohe Wasserstand im November wurde dadurch veranlasst, dass die im ganzen Niederschlagsgebiet des Rheines und seiner Nebenflüsse gefallenen starken Schneemassen plötzlich mit Regen abgingen, wodurch der bereits durch anhaltende Regengüsse im Herbst d. J. sehr angeschwollene Strom zu der ganz ausserordentlichen Höhe von 9,52 m am Cölner Pegel anwuchs. Man kann annehmen, dass bei diesem Hochwasserstande im Rheinstrome annähernd 6200 bis 6800 m³ oder etwa 20000 bis 220000 Cubikfuss Wasser in jeder Secunde abfliessen.

Universitätsgebäude in Strassburg. — Von den neuen Universitätsgebäuden in Strassburg sind im letzten Monat das chemische, physikalische und botanische Institut bezogen worden. Die Eröffnung des allgemeinen Collegiengebäudes wird voraussichtlich im nächsten Jahr stattfinden.