

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 19

Artikel: Brückeneinsturz in Bath
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5861>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

8. Die Kosten nehmen bei jedem System desto mehr zu, je mehr von den berechneten zweckmässigsten Steigungen abgewichen wird. Um dies zu zeigen, sind die Betriebskosten für 0,025; 0,007 und 0,20 Steigung berechnet und die betreffenden Verhältnisszahlen beigefügt.

Alle Resultate, die sich soeben aus den Rechnungsergebnissen ergaben, hätten schon aus der Form der Gleichungen gefolgert werden können, wir zogen es jedoch vor sie mit Zahlen zu belegen und sie aus diesen herauszulesen. Allein auf ein wichtiges algebraisches Verhältniss müssen wir aufmerksam machen, auf das Glied $\frac{B}{\xi - \tau - \tau'}$. B ist grösser als wie M , die Kosten nehmen daher ab wenn ξ zunimmt.

Da nun die Zugkraft ξM kaum mehr vergrössert werden kann, so ist es Aufgabe der Mechanik diese Zugkraft mit dem möglichst kleinen Maschinengewicht herzustellen.

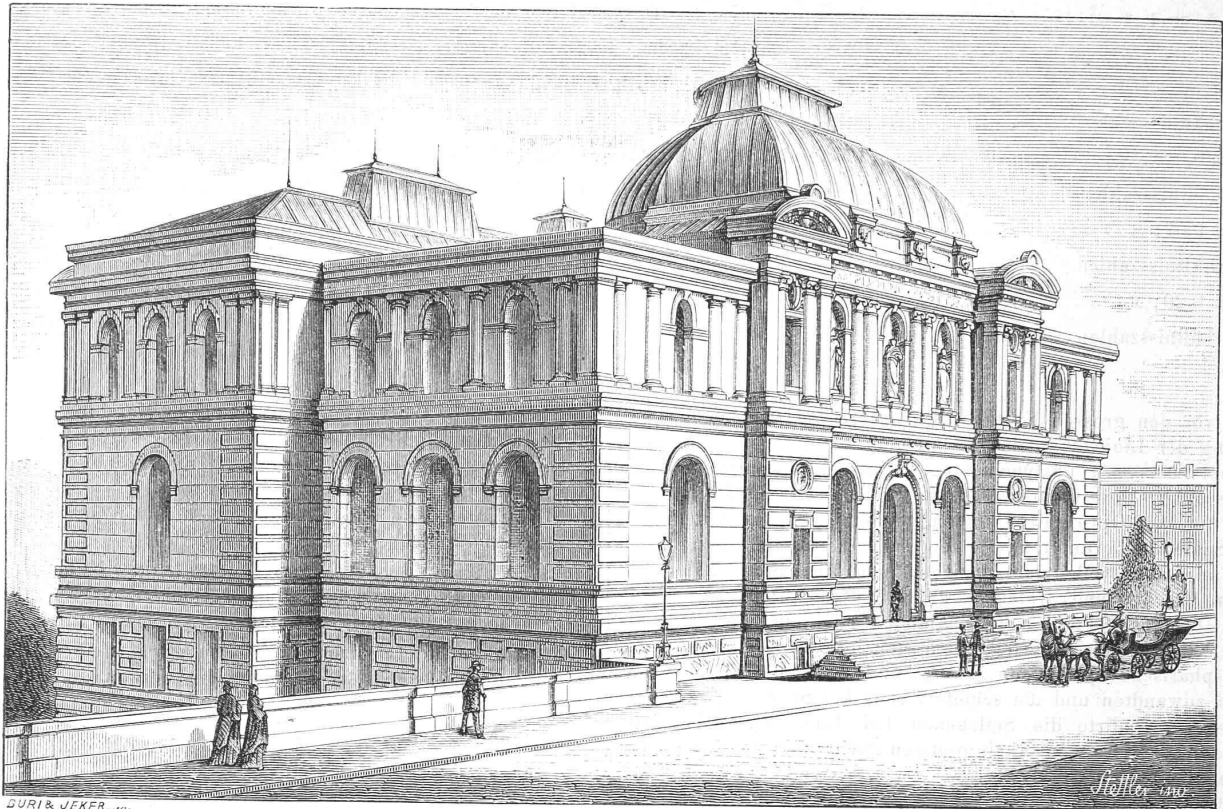
Die Coefficienten der Einheitspreise, mit denen wir unsere Rechnungen ausführen, lassen, wir sind uns dessen wohl bewusst, hinsichtlich der Zuverlässigkeit viel zu wünschen übrig, allein wir hoffen, dass der Bedeutung der Fragen gegenüber deren Beantwortung von ihnen abhängt, die Gesellschaften sich vielleicht veranlasst sehen werden, Material in den Rechenschaftsberichten zu veröffentlichen, das dem Techniker auch dienen kann.

Trotz dieser Unzuverlässigkeit aber glauben wir, dass durch Correction der Coefficienten die Zahlen sich wohl parallel oder proportional verschieben, die Ergebnisse im Ganzen sich jedoch kaum wesentlich ändern dürften.

(Fortsetzung des Protocolls folgt.)

* * *

DAS KUNSTMUSEUM IN BERN.



Das Kunstmuseum in Bern.

Von Architect E. Stettler.

Dasselbe misst in seiner grössten Länge 42,00 m, in der grössten Tiefe 24,50 m, in der Höhe 28,40.

Es enthält unter dem Strassenniveau ein zweistöckiges Soussol mit Räumlichkeiten für die Kunstschule, bestehend aus fünf Sälen von je 50—60 qm Fläche, Wohnung für das Inspectorat, Packräume, Magazine, etc. Alle diese Räumlichkeiten haben zwei besondere Eingänge auf der Ost- und Westseite des Gebäudes und können von den speziell der Öffentlichkeit gewidmeten Ausstellungsräumen ganz unabhängig gemacht werden.

Von den zwei Stockwerken über dem Strassenniveau ist das Erdgeschoss zur Aufstellung von Sculptur-Werken, das obere Stockwerk zur Ausstellung von Gemälden bestimmt.

Das centrale Treppenhaus vermittelt die Verbindung zwischen sämtlichen Stockwerken und soll im obern Stockwerk ebenfalls zur Aufstellung von Gemälden (grösserer Dimensionen) dienen. Letzteres, sowie die Gemäldegalerie auf der Nordseite des Gebäudes ist von Oben beleuchtet.

Sämtliche Ausstellungsräume werden vermittelt einer Centralheizung, die Soussolräume durch Oefen erwärmt.

Das Gebäude soll mit Ende nächsten Jahres eröffnet werden;

die Mittel zu dem Bau werden hauptsächlich aus dem Nachlass des Architecten Gottlieb Hebler, welcher durch testamentarische Verfügung sein ganzes Vermögen diesem Bau bestimmte, bestritten.

Ausserdem haben Staat und Gemeinde und verschiedene Bürger beigetragen, so dass die Vollendung dieses Baues, dessen Kosten sich inclusive Terrain auf circa Fr. 700 000 belaufen werden, nahezu gesichert ist.

Bern, im October 1877.

* * *

Brückeneinsturz in Bath.

(Früherer Artikel Bd. VII, Nr. 3, Seite 20.)

(Correspondenz.)

Hiemit theile ich Ihnen mit, dass es bis zur Stunde total unmöglich war, Material über die Ursachen des Zusammensturzes der Bathbrücke beizubringen, denn bis jetzt hat noch kein Fachblatt irgend welche Details, geschweige denn Zeichnungen veröffentlicht. Ich habe schon bei einigen Ingenieuren hierüber mein Erstaunen ausgedrückt und es stimmen alle darin überein, dass, wie es scheint, die Sache vertuscht werden soll. Wäre der Unglücksfall auf einem der Continente passirt, so wäre

Das
Kunstmuseum
in
Bern.

Legende.

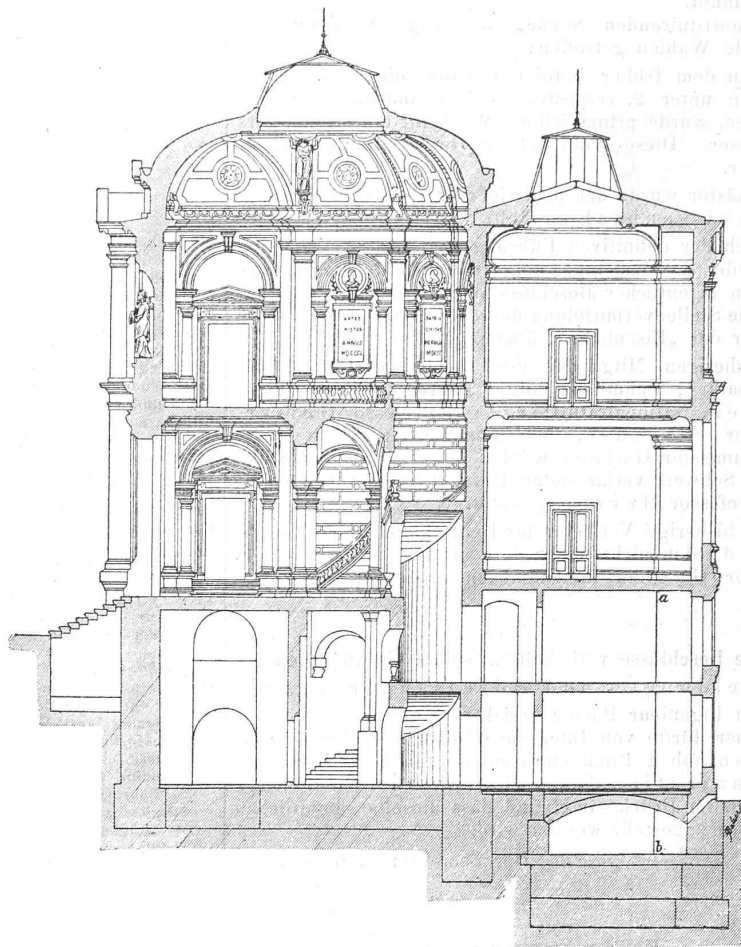
Erdgeschoss.

1. Vestibule und Treppenhaus
2. Bronzen und Terracotten
3. Hörsaal
4. Reservirte Räume für spätere Vergrößerung
5. Antikensaal
6. Lichthöfe
7. Garderobe
8. Portierloge
9. Abtritt
10. Professorenzimmer

Erster Stock.

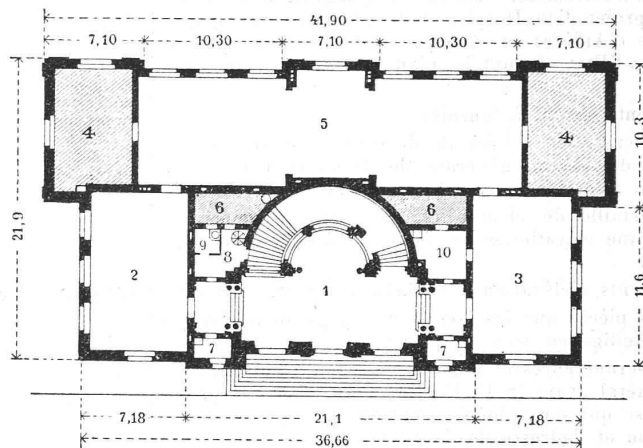
1. Vestibule und Treppenhaus
2. Kleinere Gemälde
3. Hörsaal
4. Reservirte Räume für spätere Vergrößerung
5. Oberlichtsaal für Gemälde
6. Lichthöfe
7. Garderobe
8. Disponibel
9. Abtritt
10. Treppe auf die Dächer

Querschnitt.



Masstab: 1 : 250.

Grundriss.



Masstab: 1 : 500.

jedenfalls mehr Aufhebens darüber gemacht worden, wie seiner Zeit mit der Ashtabulabrücke in Ohio. Sollte im Laufe der Zeit die Sache veröffentlicht werden, werde natürlich nicht verfehlen, meinem Versprechen nachzukommen.

Am 24. September wurde die Taybrücke der North-British-Eisenbahn, die beinahe zwei englische Meilen lang und somit die längste Brücke der Welt ist, dem Verkehr übergeben.

D. Z.

* * *

GESELLSCHAFT

ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums
in Zürich.

Aus den Verhandlungen des Vorstandes.

In der bei Anlass der Generalversammlung in Solothurn stattgehabten Gesamtausschuss-Sitzung wurde Herr Professor Geiser zum Vice-Präsidenten gewählt, ferner die Herren Ar-