

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 13

## Sonstiges

### 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:** 13.02.2026

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

profil als für Hauptbahnen zulassen, andere befürworten ein reducirtes Profil, welches neu zu studiren wäre vom Gesichtspunkte der geringeren Abnutzung; andere schliesslich wollen das Schienenprofil der Hauptbahnen, jedoch niedrigem Schienenkopfe.

*Frage IV.* Welche Geleiseweite empfiehlt sich für Secundär- (Local-) Bahnen?

*Entscheid:* Die Section ist einstimmig der Ansicht, dass man sich in eine Discussion dieser Frage nicht einlassen solle.

Es würde viel zu weit führen und den uns zur Verfügung stehenden Raum bedeutend überschreiten, wollten wir die über eine Reihe anderer Materien gefassten Beschlüsse mit gleicher Ausführlichkeit wiedergeben; wir müssen uns desshalb mit der Erwähnung des *Wichtigsten* beschränken und im Uebrigen auf die in verschiedenen Zeitschriften erschienenen Berichterstattungen verweisen, von welchen wir hier das officielle belgische Journal „Le moniteur belge“, ferner das „Oesterreichische Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“, die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ und die „Wochenschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ nennen wollen.

Von weitgehendem, allgemeinem Interesse war die Behandlung der Frage über die **Stellung und Zukunft der Nebenbahnen**. Der Referent für diesen Gegenstand, Herr de Bruyn, Präsident der „Société nationale des chemins de fer vicinaux“, erörterte die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen, deren Länge in der „civilisirten Welt“ er mit Ende 1884 auf ungefähr 34 000 km veranschlagt. Bruyn bezeichnet es als den Beruf der Vicinalbahnen, die Transporte aufzusuchen und zu sammeln, um sie den grossen (Verkehrs-) Adern zuzuführen; sie seien die Bäche, welche die grossen Ströme nähren müssen. Er führt aus, dass die Vicinalbahnen nicht ohne Unterstützung und Wohlwollen des Staates bzw. der grossen Eisenbahngeellschaften existieren können; also nicht Krieg, sondern Friede mit dem Staate und den grossen Eisenbahnen und Unterstützung seitens der letzteren sei die Basis des Bestandes und der Entwicklung der Vicinalbahnen. Zum Baue sollten, ebenso wie dies bei der Société nationale der Fall ist, der Staat, die Provinzen, Gemeinden und sonstigen Interessenten beitragen. — Die anschliessenden Hauptbahnen müssen in ihrem eigenen wolverstandenen Interesse den einmündenden Vicinalbahnen thunlichste Erleichterungen in Bezug auf die Mitbenutzung der Bahnhöfe und Werkstätten, der Umladevorrichtungen und den Dienstverkehr gewähren; denn die grösste Oeconomie des Betriebes ist die unerlässliche Voraussetzung der Entwicklung des Verkehrs. — Anbelangend die Frage, ob der Betrieb der Vicinalbahnen gruppenweise oder getrennt geführt werden soll, so spricht sich der Referent mit Rücksicht auf die divergirenden Interessen der einzelnen Vicinalbahnen für eine getrennte Betriebsführung aus, indem er sich darauf beruft, dass auch die Société nationale die von ihr erbauten Vicinalbahnen an Einzelunternehmer auf Grund öffentlicher Concurrentz in Betrieb gibt (gegen fixe Vergütung von 1500 Fr. pro Kilometer und durchschnittlich 30 % der Bruttoeinnahme). Was die Spurweite anbelangt, so empfiehlt Herr Bruyn für Vicinalbahnen die Schmalspur und zwar trotz der unverkennbaren, aber immerhin überwindlichen Schwierigkeiten, welche sich aus der Schmalspur insbesondere bezüglich des Ueberganges der Güter auf eine normalspurige Bahn ergeben. — Endlich empfiehlt Herr Bruyn für Vicinalbahnen eine Unification der Tarife. Die Tarife für Vicinalbahnen sollen möglichst einfach und leicht verständlich abgefasst sein, sie sollen lediglich eine billige Entschädigung für den von der Eisenbahn beim Transport geleisteten Dienst enthalten, also mit Ausschluss einer Classification der Frachtgüter nach ihrer Beschaffenheit lediglich eine Unterscheidung nach Massgabe der Schnelligkeit der Beförderung (à grande et petite vitesse), dann nach Massgabe der Beförderung in gedeckten oder ungedeckten Wagen, endlich nach Massgabe der Quantität des Frachtgutes (5 000 kg oder darunter) zulassen.

Nach einer sehr lebhaften Discussion nahm der Congress folgende Resolutionen an:

„1. Die Secundär-, Vicinal- und Localbahnen müssen als Transportinfluenzen (Verkehrszubringer) für die grossen Bahnen betrachtet und als solche nach einem einheitlichen Plane angelegt werden; dieser Character der Localbahnen muss fort dauernd festgehalten werden und darf man ihnen daher keine Concurrentzzwecke gegenüber den grossen Staats- und Privatbahnen unterschieben.“

2. Die Secundärbahnen müssen von den Verwaltungen der grossen Linien wohlwollend behandelt und thunlichst unterstützt werden, insbesondere in betreff der Benützung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe und Werkstätten, des Güterüberganges und des Dienstverkehrs.

3. Der Congress spricht, ohne die Frage der Spurweite für Nebenbahnen dieser Art lösen zu wollen, die Ansicht aus, dass die schmale Spurweite, was den Bau und Betrieb der Secundärbahnen anbelangt, grössere öconomische Vortheile zulässig macht, als die breite Spurweite,

4. Der Congress ist der Meinung, dass die Tarife der Vicinalbahnen, je nach der speciellen Lage jeder einzelnen Linie die grösste Elasticität bieten sollen, dass daher die Regierung ihnen weit höhere Preise bewilligen müsse, als den grossen Bahnen und ihnen in der Anwendung der Tarife viel grössere Freiheit gewähren soll.“

Hinsichtlich der einzuführenden Massregeln, um für die Eisenbahnbediensteten so viel als thunlich **Sonntagsruhe** zu ermöglichen, einigte man sich nach längerer Discussion auf folgende Resolution:

„Der Congress spricht sowol im Interesse des Eisenbahnpersonals als in jenem des Betriebes selbst die Nothwendigkeit aus, in Betreff eines periodischen Ruhetages für die Eisenbahnbediensteten eine Einigung zwischen den verschiedenen betriebsführenden Verwaltungen zu treffen und darnach zu streben, dass dieser Ruhetag soviel als möglich mit den Sonn- und Feiertagen zusammenfällt.“

Sehr lebhaft war auch die Debatte über die Frage der **internationalen Eisenbahnstatistik**, bei welcher Gelegenheit u. A. betont wurde, dass die vom internationalen statistischen Bureau in Wien herausgegebenen statistischen Zusammenstellungen viel zu spät erscheinen und nicht genügende technische Daten enthalten, ferner, dass die dabei in den verschiedenen Ländern zur Anwendung gebrachten Grundlagen so differiren, dass es schwer sei, sich in diesem Labyrinth zurecht zu finden. Der vom Referenten vorgeschlagene Commissionalantrag wurde vom Congress durch folgende Resolution ersetzt:

a) Von der Ansicht ausgehend, dass es für alle Eisenbahnverwaltungen von Interesse sei, über alle erreichten Fortschritte auf technischem Gebiete und den aus statistischen Grundlagen sich ergebenden Thatsachen und Erfahrungen im Laufenden gehalten zu werden, beantragt die Section, den Entwurf einer ganz speciellen technischen Statistik zu verfassen und sich im Einklange mit der internationalen statistischen Commission in Wien der Publicirung der Resultate zu versichern. b) Die Section äussert den Wunsch, dass die Regierungen und die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen fortfahren mögen, die Vereinigung aller jener Elemente zu erleichtern, welche nöthig sind, um durch die internationale statistische Commission in Wien die allgemeine Eisenbahnstatistik veröffentlichen zu können, ebenso wie jene specielle technische Eisenbahnstatistik, welche durch das zu errichtende internationale Bureau in Brüssel geschaffen werden soll.

Ferner wurde eine von dem Delegirten für Brasilien Herrn Pinheiro in der Plenar-Versammlung gestellte Motion angenommen. Dieselbe lautet:

„Die vorbereitende Commission des Congresses, sowie dessen Bureau werden beauftragt, einen neuen Congress vorzubereiten und ihm den Plan vorzulegen für eine internationale wissenschaftliche Association zum Zwecke der Förderung der Eisenbahntechnik durch Congresse, Publicationen und andere Mittel, namentlich aber durch Erleichterung des Verkehrs zwischen den verschiedenen Verwaltungen. Vorläufig werden die Obigen beauftragt, die Functionen eines Bureaus für technische Eisenbahnstatistik zu übernehmen. Der nächste Congress wird Massnahmen für die Einrichtung dieses Bureaus in Brüssel treffen.“

(Schluss folgt.)

### Miscellanea.

**Die Wiener-Neustädter Tiefquellenleitung.** Am 9. d. M. fand zu Brunn am Steinfeld die Unterzeichnung des Vertrages zwischen der Unternehmung der Wiener-Neustädter Tiefquellenleitung und den Grund-

besitzern der Parcellen im Steinfeld statt, aus welchen das Wasser für diese neue Wasserleitung für die Stadt Wien bezogen werden soll. Es wird somit in Bälde mit der Zuleitung des Wassers nach Wien begonnen werden können. Das Steinfeld ist etwa 48 km von Wien entfernt; die in dem diluvialen Schotter dieser Tiefebene eingebetteten Wassermassen werden durch einen 7 km langen Sammelstollen gefasst, in ein 60 m langes, 55 m breites und 8 m tiefes Reservoir geführt und von dort in natürlichem Gefälle durch eine 1,25 m inneren Durchmesser haltende, eiserne Röhre in ein auf dem Wienerberge liegendes Reservoir geleitet. Für jene Theile Wiens, welche auch mit der Hochquellenleitung nicht mit Wasser unter natürlichem Gefälle versiehen werden können, ist unterhalb Breitensee ein Reservoir projectirt, in welches das Wasser aus dem Reservoir auf dem Wienerberge noch in natürlichem Gefälle gelangt. Bei demselben wird ein Druckwerk angelegt werden, vermittelst welchem das Wasser in die höher gelegenen Theile gepresst werden kann. Mit dem neuen Rohrstrange können täglich über 100 000 m<sup>3</sup> Wasser nach Wien gebracht werden. Das im Steinfelde gesammelte Wasser soll krystallhell sein und allen Anforderungen, die an ein gesundes, gutes Trinkwasser gestellt werden können, entsprechen. Die chemischen Analysen haben ergeben, dass dasselbe bedeutend besser ist, als das des Pottschacher Schöpfwerkes; es soll auch vor dem Hochquellenwasser den Vorzug des grösseren Kohlensäuregehaltes haben. Durch diese neue Anlage wird dem, namentlich im Winter des Jahres 1882/83 in höchst fühlbarer Weise aufgetretenen Mangel an gutem Trinkwasser in Wien gründlich abgeholfen werden.

**Die Organisation des gesamten Verkehrs für Wien und Umgebung**, so lautet der Titel einer kürzlich in Wien erschienene Broschüre. Die Verfasser derselben, nämlich der auch in Zürich bekannte Ingenieur M. Pollacsek und Ingenieur W. Lindheim schlagen vor, an Stelle der zahlreichen, seit 1870 aufgetauchten Stadtbahnprojekte, die doch kaum zur Ausführung kommen werden, eine systematische Organisation des Verkehrs durchzuführen. Zu diesem Zwecke theilen sie die in Betracht kommenden Verkehrsmittel in fünf Kategorien, nämlich in Haupt- und Vollbahnen ersten Ranges, Bahnen zweiten Ranges, Secundärbahnen, Dampftramways und Pferdebahnen ein. Die Organisation des Verkehrs soll nun dadurch erzielt werden, dass man sämmtliche Hauptbahnen bis an die Ringstrasse verlängert und dort einmünden lässt. Im Ferneren wird die Verbindung der Bahnhöfe besprochen, welche durch ein Bahnnetz zweiten Ranges vermittelt werden soll, das als Ringbahn ausserhalb des Linienwalles gedacht ist. Dann folgt das Secundärbahnnetz, der Peripherie des III. bis VIII. und XI. Bezirks entlang. Von diesem Gürtel zweigen gegen Westen und Osten Uferbahnen ab, die sich einerseits bis nach Nussdorf, anderseits bis zum Rennplatz und nach Kaiser-Ebersdorf ziehen. Dampftramways oder Strassenbahnen hätten ausschliesslich nur die radialen Abzweigungen von der Gürtellinie bis zu 10 km Entfernung vom Centrum der Stadt zu vermitteln und endlich hätte das Pferdebahnnetz in den Stadtbezirken, wo vorläufig keine anderen als lebende Motoren zulässig sind, als Verkehrsmittel zu dienen. Das Gesamt-Anlagecapital des vollständigen Betriebsnetzes wird auf 41 Millionen Gulden angenommen.

**Die Quadirective von Zürich** stellt das Gesuch an den Regierungsrath um Bewilligung einer Subvention für die nun bald vollendeten städtischen Quaibauten (Brücken und Strassen). Die in Betracht fallenden Ausgaben sind auf 1251 000 Fr. berechnet und es hätte demnach der Staat hieran einen Dritttheil oder 417 000 Fr. zu übernehmen.

## Literatur.

**Sammlung ausgeführter Schweizerischer Brücken**, herausgegeben vom Verein der Polytechniker in Zürich.

Schon in Nr. 5 dieses Bandes haben wir von dieser neuesten, dem Schosse unserer technischen Hochschule entsprungenen Publication flüchtig Notiz genommen, halten es jedoch nach sorgfältigerer Durchsicht für unsere Pflicht, etwas eingehender darüber zu berichten. Die Sammlung umfasst auf 18 Blättern 10 Objecte aus dem Gebiete der eisernen Brücken, und zwar 5 Bogenbrücken, 1 continuirlichen Blechbalken, 3 Fachwerke und 1 eiserner Pfeiler. Sämtliche Bauwerke gehören der Neuzeit, das heisst den letzten 16 Jahren an und haben mit Annahme der Schwarzwasser-Brücke noch keine Veröffentlichung erfahren. Schon aus diesem Grunde verdient die Sammlung die Beachtung aller mit dem Brückenbau in Berührung stehender Techniker. Ueberdies muss die Auswahl der Objecte als eine sorgfältige bezeichnet werden, indem

einseiters die bedeutendsten und interessantesten Werke des letzten Jahrzehndes vertreten sind, andererseits auf möglichste Mannigfaltigkeit der dargestellten Constructionen Bedacht genommen ist. Die Blätter enthalten neben den allgemeinen Ansichten eine grosse Zahl von Details mit eingeschriebenen Dimensionen, zum Theil so vollständig, dass sie das Bauwerk nach allen Richtungen hin zur Darstellung bringen. Auch Notizen über die statische Berechnung sind stellenweise eingeflochten. Ferner gibt ein beigefügtes Inhaltsverzeichniß an, vom wem die Objecte entworfen und ausgeführt worden sind. Wie uns mitgetheilt wird, sind die Zeichnungen von Studirenden des Polytechnikums nach den Originalplänen gepaust und hiernach auf photographischem Wege verkleinert und auf Stein übertragen worden. Das Reductionsverhältniss betrug meist 1/2, theilweise auch 1/3 und sogar 1/4. Dieses Verfahren bot den Vortheil, auf kleinem Raum eine grosse Fülle von Stoff zu bieten; leider hat hierunter aber zugleich die Deutlichkeit der Figuren und Zahlen vielfach gelitten; übrigens mag auch die Uebertragung auf Stein das ihre dazu beigetragen haben. Immerhin möchten wir dem Herausgeber empfehlen, bei späteren derartigen Veröffentlichungen diesen Umstand zu berücksichtigen und lieber das Format der Blätter grösser zu wählen. Im Uebrigen können wir die Anschaffung dieser werthvollen Bereicherung unserer Brücken-Literatur warm empfehlen und wünschen dem Werke um so mehr grosse Verbreitung, als dadurch zugleich der „Verein der Polytechniker“ aufgemuntert würde, in derartigen nützlichen Bestrebungen fortzufahren. Die Sammlung kostet inclus. Cartonmappe 10 Fr. Den Verkauf besorgt im Auftrage des Vereins *Herr Buchhändler Böslsterli beim Polytechnikum (Tannenstrasse) in Zürich*, von welchem auch alle anderen Publicationen des Vereins zu beziehen sind. Von auswärtigen Bestellern wird der Betrag sammt Spesen per Nachnahme erhoben.

## Preisausschreiben.

**Transportable Lazareth-Baracke.** Zu der im Februar d. J. von der Gesellschaft zum rothen Kreuz ausgeschriebenen Preisbewerbung für die Erlangung von Modellen und Entwürfen zu einer transportablen Lazareth-Baracke (Bd. V, pg. 58 und 77) sind 50 Arbeiten eingesandt worden, welche in Antwerpen ausgestellt waren. Folgende Auszeichnungen sind vom internationalen Preisgericht ertheilt worden:

Preise: Für Lazarethbaracken in natürlicher Grösse: I. Preis. Goldene Medaille und 5000 Fr. Christoph & Unmack (System Doecker) in Kopenhagen (mit Stimmeneinheit zuerkannt). — II. Preis. Goldene Medaille. Société de constructions (System Tollet) in Paris, vertreten durch Hrn. Pellerin de Lastelle (mit Stimmeneinheit zuerkannt). — III. Preis. Silberne Medaille. 1) S. Dauly, Ingenieur in Belgien, 2) E. Putzeys, Ingenieur in Belgien, 3) W. M. Ducker in New-York, 4) Gebrüder Adt in Forbach (Elsass-Lothringen), 5) Berthon in Romsey (England). — Für Barackenmodelle in kleinerem Maßstabe: 6) C. h. A. Innes, Chefarzt in London, 7) Dr. Port, Ober-Stabsarzt in München, 8) C. F. Müssenhausen, Steuerbeamter in Masmünster und P. N. Friderici, Chemiker in Bischheim bei Strassburg i. Els., 9) Close, Ingenieur in Lüttich, 10) L. Rivolta in Mailand.

Ehrenvolle Anerkennungen: Für Lazarethbaracken in natürlicher Grösse. 1) Dr. Eltze, Stabsarzt a. D. in Berlin, 2) Rabitz, Bauunternehmer in Berlin. Für Baracken-Modelle in kleinerem Maßstabe. 3) Rothes Kreuz in St. Petersburg, 4) Dr. Borroni, Secretär des Rothen Kreuzes in Mailand, 5) Dr. zur Nieden, Regierungs- und Baurath in Berlin, 6) A. Kischets Erben in Wien, 7) P. Schroeter in Lüttich, 8) Dr. Collardo in Algier, 9) E. Schaek-Jaquet, Ingenieur in Genf. Für Pläne ohne Modelle. 10) E. Fr. Ravenez, Ober-Stabsarzt und A. Goin, Ingenieur in Chateaudun.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selina) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.  
Stellenvermittlung.

Gesucht für Italien ein Reisender, welcher im Maschinenfache und in den technischen Artikeln bewandert ist. Perfecte Kenntniß der italienischen Sprache wird verlangt. (423)

Auskunft ertheilt Der Secretär: H. Paur, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse - Münzplatz 4, Zürich.