

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 5

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: 16.02.2026

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

Maximalbreite	2765	mm	Locomotive mit 100
Maximalhöhe (Kamin) 4175	"		mm kaltem Wasser
Tender:			über der Feuerbüchs-
Länge ohne Puffer	4245	"	decke 38200 kg
Länge mit Puffer	4845	"	Tender:
Maximalbreite (Fuss- ritte)	2880	"	Leer 8800 "
Gesamtlänged. Loco- motive und Tender	13135	"	Fassungsraum für
			Wasser 9000 "
			Fassungsraum f. Kohle 3000 "
			Ausgerüstet 20800 "
			Locomotive und Tender:
Locomotive leer	34800	kg	Leer 43600 "
Gewichtsverteilung auf die Locomotivachsen			Ausgerüstet 59000 "
Laufachse	7 500	kg	leer
Vordere Kuppelachse	9 000	"	mit Wasser
Triebachse	9 300	"	
Hintere Kuppelachse	9 000	"	
Summa wie oben	34 800	kg	
			38 200 kg

Zürich, 26. Januar 1887.

Miscellanea.

Drahtseilbahn auf den Bürgenstock. Auf die in unserer letzten Nummer enthaltene kurze Notiz über obgenannte Unternehmung sind wir mit zwei Zuschriften geehrt worden.

1. Mit einem Brief unseres Collegen, Ingenieur R. Abt, dato in Luzern, worin er u. A. schreibt: „Die Länge ist nicht 850 m, die Steigung nicht gleichmässig und nicht 55 %, die Spurweite nicht 70 cm; es ist keine Dampfmaschine und kein Gasmotor vorgesehen.“ Im Fernern beklagt sich Herr Abt über die dem technischen Inspectorat „unterschobene“ Aeusserung, betreffend die nicht ganz geradlinige und einspurige Anlage der Bahn und theilt mit, dass er sich desswegen mit dem Chef des schweiz. Eisenbahndepartements in Verbindung gesetzt habe.

2. Mit einem Schreiben des technischen Inspectorates folgenden Inhalts: „Die Notiz über die Drahtseilbahn auf den Bürgenstock („Schweiz. Bauzeitung“, 22. Januar 1887, Seite 27) hat zu einer Reklamation des Herrn Ingenieur Roman Abt Anlass gegeben. Wir nehmen daher keinen Anstand, hiemit Folgendes zu erklären:

„A. Die obenerwähnte Notiz ist nicht vom technischen Bahn-Inspectorat der Bauzeitung mitgetheilt worden.

„B. Das eigentliche Bauprojekt der betreffenden Drahtseilbahn ist noch nicht in definitiver Form dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt worden, folglich ist die Prüfung und Begutachtung desselben durch das technische Inspectorat auch nicht abgeschlossen.“

*

Dem gegenüber erlauben auch wir uns zu erklären, dass die be-
anstandete Notiz directe weder vom technischen Inspectorat noch von
irgend einem Beamten des Bundes herrührt, dass dieselbe aber trotzdem
aus dem Bundesrathshaus stammt. Wir setzten voraus, dass dem Chef
des schweizerischen Eisenbahn-Departements die bezügliche Notiz nicht
so ganz unbekannt sein sollte, denn der Grundtext dazu ist unzweifel-
haft *in seiner eigenen Kanzlei* verfasst und von ihm genehmigt wor-
den. In der vom schweizerischen Bundesrat am 10. December 1886
erlassenen, vom Nationalrat am 17. und vom Ständerath am 23. glei-
chen Monats ratificirten Botschaft (vide Bundesblatt No. 52, Seite 1265
und folgende) heisst es nämlich *wörtlich*:

„Das projectirte Tracé besteht aus zwei geradlinigen Schenkeln, „ die in der Mitte durch eine Curve von 150 m Radius verbunden sind. „ Das technische Inspectorat des Eisenbahndepartements erachtet dieses „ Tracé für ungünstig gewählt, indem dasselbe in der Mitte der Bahn „ eine zu starke Ablenkung des Seils bedinge.

„ Die Bahn erhält eine horizontale Länge von 850 m und eine gleichmässige Steigung von 55 %. Sie soll mit einer Spurweite von circa 70 cm und eingleisig, jedoch mit der nöthigen Ausweichung in der Mitte erstellt werden. Das technische Inspectorat bezeichnet in seinem Bericht die einspurige Anlage als unzweckmässig und empfiehlt, wie bei den meisten (?) anderen Seilbahnen der Schweiz, auf der ganzen Länge zwei Gleise zu erstellen.

„Als Betriebsmotor war zunächst nur Wassergewicht vorgesehen, während in einem Nachtrag vom 27. November für den Fall, dass die Beschaffung des nötigen Betriebswassers mit zu grossen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein sollte, zur Erzeugung der Betriebs-

„kraft ferner ein **Gasmotor** oder eine stationäre **Dampfmaschine** in „Aussicht genommen ist.“

Die Aufregung des verehrten Chefs des schweizerischen Eisenbahndepartements über allfällige unerlaubte Berichterstattungen aus dem Bundesrathshaus ist also diesmal eine unberechtigte. Wenn aber wieder einmal in Bern eine solche Reihe unrichtiger Angaben gedruckt, vom Bundespräsidenten unterzeichnet und von beiden eidgenössischen Räthen ratifizirt werden, so mögen die dadurch Betroffenen in Zukunft an richtiger Stelle reclamiren und nicht bei der

Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“.

Die Strasseneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach Lancy, welche den HH. Dupont-Buëche und Genossen in Genf concessionirt wurden, können als eine Erweiterung des dortigen Strassenbahn(Dampftramway)-Netzes betrachtet werden. In gleicher Weise, wie die im Sommer letzten Jahres concessionirte Schmalspurbahn Genf-Veyrier (Bd. VIII, No. 1 und 2) sollen auch diese Bahnen eine Reihe mehr oder weniger von Genf entfernter Ortschaften mit der Hauptstadt verbinden Die Linie Genf-Bernex ist 6.6 km, die Linie Genf-Lancy 3,4 km lang. Spurweite 1 m. Auf beiden Linien kommen Steigungen von etwa 5 % und Minimalradien von 50 m vor. Die Concessionsbedingungen sind die bekannten. Sitz des Unternehmens ist Genf.

Theaterbrände. In einer interessanten statistischen Zusammenstellung, die der Feuerwehr-Techniker J. Gilardone in Hagenau kürzlich herausgab, wurde u. A. auch darauf hingewiesen, wie stark die Zahl der Theaterbrände seit dem grossen Unglücksfall beim Ringtheater in Wien im Abnehmen begriffen ist. Während im Jahr 1882 noch 25 Theaterbrände vorkamen, hat sich diese Zahl in den nachfolgenden vier Jahren successive auf 22, 10, 8 und 6 vermindert, woraus der Einfluss der seit 1881 überall ergriffenen, besonderen Schutzmassregeln unverkennbar hervorgeht.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architecten-Verein.

Referat über die 6. Sitzung vom 19. Januar 1887.

¹⁰ Berichterstattung des Herrn Prof. Fr. Bluntschli über die Preisbewerbung für ein Museum der schönen Künste in Genf.

Der Gefälligkeit der Genfer Stadtbehörden verdankt der Verein die heutige Ausstellung der preisgekrönten Entwürfe für ein Museum der schönen Künste in Genf, zu welcher Herr Prof. Fr. Bluntschli in entgegenkommender Weise das Referat übernommen hat. Hinsichtlich weiterer Mittheilungen über diese Concurrenz kann auf Bd. VII S. 144, 149, 156, 157 und Bd. VIII S. 30, 72, 98, 110, 119, 126, 131, 137 und 144 der „Schweiz. Bauzeitung“ verwiesen werden.

Der Herr Referent theilt in kurzen Zügen das Programm mit und hebt die Vorzüge desselben hervor bezüglich der Bestimmungen über die räumlichen Bedürfnisse, die sehr zweckmässig ohne nähere Detaillirung gegeben wurden, so dass den Concurrenten viel Spielraum blieb.

Bezüglich des Masses der Anforderungen an Zeichnungen wird bemerkt, dass dieselben im Ganzen richtig waren, nur war es unnöthig, eine Façade im Masstab 1:100 zu verlangen, da dieser Masstab zu gross ist und den Concurrenten unnöthige Arbeit macht, es hätte der gleiche Masstab 1:200 auch für diese Façade genügt. Ferner würde es sich für spätere Fälle empfehlen, von den Concurrenten einen Situationsplan zu verlangen, eingezeichnet in den gedruckten Situationsplan des Programmes, da hiedurch eine raschere Orientirung ermöglicht wird. Die Hauträume in dem projectirten Gebäude sind für Malerei, Bildhauerei und decorative Künste bestimmt. Für die Gemälde-sammlungen sind die grossen Säle 11—12 m breit und mit Oberlicht verlangt, die Cabinete mit 5—6 m Wandfläche mit Oberlicht oder Seitenlicht; letzteres zieht der Herr Referent dem ersteren für die kleinen Räume vor. Für die Sculpturen sind Galerien mit einfallendem Licht von 45°, für die decorative Künste Säle oder Galerien mit seitlichem Licht gefordert. Im Erd- oder Untergeschoss sollen die Sammlungen von Gypsabgüssen, Ateliers für Reproductionen etc. untergebracht werden, ebenso sollen im Gebäude an zweckmässiger Stelle 1—2 Säle für den Director und die Museumscommission, schliesslich eine Wohnung für den Abwart Platz finden.

Laut Programm waren zu dieser Concurrenz ausser Schweizern nur die fremden Architecten, welche in Genf wohnen, zugelassen; man