

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 15/16 (1890)  
**Heft:** 4

## 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:** 09.01.2026

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

das Leben der diese Bahn benützenden Passagiere so wenig als möglich bedroht sei.

Hängt aber ein unbekannter Unternehmer seine Seilbahn in die Luft, anstatt sie auf einen soliden Unterbau zu stellen, so will unser Eisenbahn-Departement mit einem solchen Projekte nichts zu thun haben und überlässt es den bezüglichen Cantons- oder Gemeindebehörden zu entscheiden, ob die Sicherheit der Anlage und des Betriebes vorhanden, ob bestehende Unternehmungen geschädigt und ob die Gegend verunstaltet werde oder nicht. Auch darum scheint sich das Departement nicht kümmern zu wollen, ob den betreffenden Gemeinden solche Organe zur Seite stehen, welchen die nötige Fachkenntniss zur Beurtheilung des Projectes zukommt.

Obschon es vom rein technischen Standpunkte aus vollkommen rechtmässig ist, ob an Stelle der Schienen Drahtseile treten und ob der Wagen sich über oder unter dem leitenden Oberbau befinden, so wollen wir zugeben, dass man darüber verschiedener Ansicht sein kann, ob in Mechanismus, wie ihn Herr Torres vorschlägt, als Eisenbahn zu betrachten und dem Eisenbahngesetz zu unterstellen sei.

Aber wir glauben, dass der Bund sein Aufsichtsrecht über den Bau und Betrieb *auch solcher Bahnen* in keinem Falle preisgeben sollte. Die Dampfschiffe können auch nicht als Eisenbahnen betrachtet werden und doch übt der Bund sein Aufsichtsrecht darüber aus, ohne dass je die mindeste Klage darüber laut geworden wäre.

Der Bund hat das Recht und wir wollen beifügen auch die Pflicht, den Bau und Betrieb jeder *öffentlichen Transportanstalt*, die gegen ein Entgelt die Beförderung von Personen auf eine gewisse Entfernung übernimmt, zu beaufsichtigen. Auf diesen Standpunkt sollten sich unsere Bundesbehörden stellen.

Sonst ist der Bund jeweilen rasch zur Hand gewesen, wenn neue Erfindungen aufgetaucht sind, sich dieselben zu Nutzen zu machen, vorausgesetzt dass es ihm gedient hat. Wir erinnern an das Telephon, das vom Telegraph mindestens so verschieden ist wie eine *schwebende* von einer mit sichernder Zahnstange ausgerüsteten und auf solidem Unterbau ruhenden, gewöhnlichen Seilbahn. Und wie war es mit den electricischen Leitungen? Jetzt darf Niemand, ohne den Bund zu fragen, *über seinen eigenen Grund und Boden* auch nur das dünnste Drähtchen ziehen, um darin electriche Starkströme fortzuleiten; dagegen soll es Jeder-mann gestattet sein, das dickste Drahtseil zwischen zwei beliebigen Bergspitzen zu spannen, um daran eine öffentliche Transportanstalt für Personen zu hängen, ohne dass der Bund dies verhindern kann!

Wir fragen, hat sich das eidgenössische Departement bei seinem Entscheid die Consequenzen desselben klar vor Augen gestellt? Nehmen wir an, Herr Torres habe von der Gemeinde Hergiswil und der Cantonsregierung die Erlaubniss zur Ausführung seines Projectes erhalten. Da die Anlage ungemein billig ist und er hinsichtlich der Transport-Taxen freie Hand hat, so rentire sich sein Unternehmen glänzend. Wird er da nicht, oder werden nicht auch Andere unsere Berge über Kopf und Hals mit solchen schwebenden Seilbahnen schmücken? Nun, fragen wir, wie wird unsere schöne Schweiz in wenig Jahren aussehen? Da ferner eine eidgenössische Concession nicht nothwendig ist und eine *sachgemäss* Controle dieser öffentlichen Transportanstalten voraussichtlich fehlen wird, so ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass einmal ein Seil reisst und der „eiserne Kasten“ sammt seinen Insassen einige Hundert Meter tiefer unten ankommt als er sollte. Wie steht dann die Schweiz vor der ganzen civilisirten Welt da? Welche Empfehlung ist dies für die übrigen staatlich concessionirten und überwachten Transportanstalten? Denn dass das Ausland oder das reisende Publicum einen Unterschied zwischen den staatlich concessionirten und nicht concessionirten Transportanstalten machen werde, ist nicht anzunehmen. Man wird kaum wissen, dass wir zwei Sorten solcher haben.

Es ist in der That am Platze, dass diese Frage öffentlich besprochen werde und es hat uns ungemein gefreut, dass in der letzten Sitzung des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins der Anfang dazu gemacht wurde.\*). Ebenso erfreulich ist es, dass das Central-Comité des schweizerischen Vereines sich bereit erklärt hat, die Angelegenheit näher zu prüfen und eventuell an massgebender Stelle geeignete Schritte zu thun.

### Miscellanea.

**Schweizerische Südostbahn.** Zwischen den Verwaltungsräthen der Eisenbahn-Gesellschaften: Wädenswil-Einsiedeln und Zürichsee-Gotthardbahn, sowie den Initiativ-Comités für die Biberbrücke-Gotthard-

bahn und der Eisenbahn Pfäffikon-Goldau ist unterm 12. October 1889 eine Vereinbarung abgeschlossen worden, nach welcher sich diese Interessengruppen zur Gründung einer den Namen: „Schweizerische Südostbahn“ tragenden neuen Eisenbahngesellschaft verbinden, deren Sitz Wädenswil und deren Zweck ist:

- a. Der käufliche Erwerb der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln.
- b. „ „ „ „ „ Zürichsee-Gotthardbahn (Rapperswil-Pfäffikon).
- c. Der Bau der Biberbrücke-Gotthardbahn (Vide Bd. VIII S. 12)
- d. „ „ „ Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern oder Schindellegi (Bd. VIII S. 12).
- e. Der Betrieb dieser vier Linien.

Die Schweiz. Südostbahn übernimmt die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn sammt Rollmaterial und allen Activen um 4 234 580 Fr. und die Zürichsee - Gotthardbahn bezw. die Strecke Rapperswil-Pfäffikon zu 832 000 Fr. Beide Kaufsobjecte sind frei von Pfandrechten und Schulden, jedoch mit allen aus den bezüglichen Concessionen fliessenden Rechten und Pflichten an die neue Gesellschaft übergegangen.

Auch die beiden Initiativ-Comites treten ihre Concessionen an die neue Gesellschaft ab, welche sich ihrerseits zur Rückvergütung der den Comites bisher erlaufenen Kosten und zum *beförderlichen* Bau dieser Linien verpflichtet.

Die Linie Wädenswil-Einsiedeln bleibt Stammlinie der fusionirten Unternehmung und Wädenswil Domicil der neuen Gesellschaft und ihrer Verwaltung. Dem zur Zeit des Ueberganges angestellten Personal der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln ist Anspruch auf gleichwerthige Anstellung bei der neuen Gesellschaft eingeräumt.

Bis zur Eröffnung der neuen Linien wird die Strecke Wädenswil-Einsiedeln in bisheriger Weise betrieben, sowie auch vorläufig für das Theilstück Rapperswil - Pfäffikon der Betrieb durch die V. S. B. in bisheriger Weise besorgt werden wird.

Am 27. October und 5. November ertheilten die Generalversammlungen der beiden Actiengesellschaften obiger Vereinbarung die Genehmigung und es constituirte sich die neue Gesellschaft, während für die bisherigen beiden Gesellschaften die Liquidation beschlossen wurde.

Am 19. und 20. December haben sodann die eidgen. Räthe die Fusion unter einer Reihe von Bedingungen, von welchen wir die wichtigsten hier hervorheben wollen, genehmigt:

Der Schweiz. Südostbahn wird in theilweiser Abänderung der früheren Concession gestattet den Anschluss die Gotthardbahn statt zwischen Schwyz und Brunnen in Goldau zu bewerkstelligen und demgemäß von Sattel aus die Bahn in der Richtung nach Goldau zu bauen.

Auf sämmtlichen Linien der Schweiz. Südostbahn sind auf den Zeitpunkt der Eröffnung des durchgehenden Betriebes drei Wagenclassen einzuführen.

Die Tarife für sämmtliche Linien sind auf Grundlage der Normaltaxen einheitlich zu gestalten. Bei Strecken über 15% Steigung und auf dem Seedamm können Tax-Erhöhungen bewilligt werden. Uebersteigt der Reinertrag drei Jahre hintereinander 6%, so ist das Maximum der Transport-Taxen verhältnissmässig herabzusetzen, reicht dagegen der Reinertrag nicht hin, um die Betriebskosten einschliesslich die Verzinsung des Obligationen-Capitals zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung der Taxen gestatten.

Hinsichtlich des Rückkaufsrechtes der Bahn sind besondere Bestimmungen getroffen und es wurde der Ablauf der neuen Concession auf den 1. Januar 1969 festgesetzt.

Für die noch zu bauenden Linien wurden die Fristen neu ange-setzt wie folgt: Frist für den Finanzausweis, technische Vorlagen und Statuten: 31. December 1890. Beginn der Erdarbeiten 6 Monate und und Vollendung 2 Jahre nach erfolgter Plangenehmigung.

**Genfer Schmalspurbahnen.** Den HH J. Dupont-Buëche in Genf und Genossen haben die eidg. Räthe die Concession vom 29. April 1887 für schmalspurige Strasseneisenbahnen in der Umgebung von Genf dabin erweitert, beziehungsweise abgeändert, dass den genannten Concessionären:

- a. unter den gleichen Bedingungen die Concession ertheilt wird, für den Bau und Betrieb der Fortsetzung der Linie Genf-Châtelaine über Vernier bis zur Landesgrenze bei St. Genis, ferner der Linien von Genf nach Klein-Saconnex und von Genf über Vézenaz bis St. Maurice (zur Fortsetzung bis zur Landesgrenze [Douvaine]).
- b. gestattet wird, das Theilstück von Choulex bis St. Maurice der früher concessionirten Linie Genf-Gy fallen zu lassen, beziehungsweise auf die bezügliche Concession Verzicht zu leisten.

\*) Vide Vereinsnachrichten.

Die Hauptelemente der drei neuen Bahnprojekte lassen sich wie folgt resümiren:

Die Linie Châtelaine-Vernier-Landesgrenze bei St. Genis bildet die directe Fortsetzung der schon concessionirten Bahnstrecke von Genf nach Châtelaine. Dieselbe fängt bei der Ausweichung am Ende dieses letzten Dorfes an, folgt dann bis Vernier der Cantonsstrasse von Genf nach Peney, zweigt dort von derselben ab und benutzt wiederum die Strasse von Vernier nach Unter-Bourdigny. Zwischen diesem letzten Dorf und Ober-Bourdigny steigt die Bahn einer Halde entlang auf eigenem Bahnkörper empor und erreicht bald darauf die Landesgrenze. Von dort wird die auf französischem Boden fortzusetzende Linie in die Strasse von Genf nach St. Genis einmünden und dieselbe bis zur letztgenannten Ortschaft benutzen. Die Gesamtlänge der Bahnstrecke beträgt etwa 7164 m. Das Längenprofil ist uneben und enthält ziemlich starke Steigungen, wovon eine von 50 ‰ auf 235 m Länge. Der Minimalradius der Curven beträgt 50 m und ausnahmsweise sogar 35 m. Die Tracirung dieser Linie wird übrigens im Laufe der weitern Studien noch verbessert werden können.

Die Linie von Genf nach Klein-Saconnex benutzt, bei ihrem Ausgangspunkt, gemeinschaftlich mit der Linie nach Châtelaine die Ausweichung bei der Place des XXII. Cantons in Genf. Etwa 200 m weiter zweigt sie von der Châtelaine-Linie ab, folgt zuerst der Servette-Strasse, dann der gleichnamigen Allee, bedient das stark bevölkerte Vorstadt-Viertel von Grand-Pré und zieht sich durch den Moillebeau-Weg bis an das untere Ende der Rampe, welche diesen Weg mit dem Dorf Klein-Saconnex verbindet. Diese Bahnstrecke hat eine Länge von 2195 m. Die ziemlich starken Steigungen derselben erreichen 45 ‰ und sogar 50 ‰ bei der Servette auf einer Länge von 123 m. Es kommen verhältnissmässig zahlreiche Curven vor, deren Minimalradius 50 m, resp. ausnahmsweise 40 m (auf 47,65 m Länge) beträgt.

Die Linie Genf-Vézenaz-St. Maurice beginnt, wie diejenige nach Vandoeuvres und Jutry, beim Rond-Point de Rive in Genf und bleibt bis auf die Höhe der Rhone-Strasse mit dieser Linie vereinigt.

Durch die Pierre Fatio-Strasse erreicht sie dann den Quai von Eaux-Vives und folgt der Strasse am Seeufer bis Vézenaz. Nach Ersteigung der Anhöhe von St. Maurice, unter Benützung der Cantonsstrasse, schliesst sich die Bahn an das Tracé der bereits concessionirten Strecke von St. Maurice nach der Landesgrenze, in der Richtung von Douvaine, wieder an. Die Gesamtlänge von Genf bis St. Maurice beträgt 7571 m. Mit Ausnahme der Steigung oberhalb Vézenaz (39,4 ‰ auf 950 m Länge) bleibt das Längenprofil dieser Linie überaus günstig. Die gleiche Bemerkung gilt auch für die Richtungsverhältnisse des projectirten Tracés. Der Minimalradius der Curven erreicht 80 m beim Kehr zwischen der Pierre Fatio-Strasse und dem Quai des Eaux-Vives.

Mit Ausnahme der bereits erwähnten Strecke auf eigenem Bahnkörper zwischen Unter- und Ober-Bourdigny (etwa 1 km Länge) sollen die drei neuen Linien überall auf den bestehenden Strassen erstellt werden. Für den Bau derselben sind die nämlichen technischen Bedingungen wie für das bestehende Netz der Genfer-Schmalspurbahnen, vorgesehen.

Das Rollmaterial wird ebenfalls dem auf diesem Netz bereits verkehrenden entsprechen und soll, je nach Bedürfniss des Betriebs, in genügender Quantität beschafft werden.

Die Baukosten werden auf den durchschnittlichen Preis von 69 000 Franken pro Kilometer, d. h. auf die Gesammtsumme von etwa 176 000 Franken veranschlagt.

Entsprechend ihrem Zwecke, d. h. Bedienung von zahlreichen Dörfern und Ortschaften und Erleichterung des täglichen Verkehrs von deren Einwohnern mit der Stadt Genf, sollen die neuen Linien nach dem gleichen System wie die bestehenden schmalspurigen Strassenbahnen, d. h. wie Tramways, betrieben werden. Die Haltestellen wird man erst später, je nach den Bedürfnissen des Verkehrs, bestimmen.

**Eisenbahn-Concessionen.** Laut der dem Bundesblatt vom 18. dies beigeklebten Uebersicht der Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung haben die eidgenössischen Räthe in ihrer Wintersaison vom 25. November bis 21. December letzten Jahres folgenden Eisenbahnunternehmungen die Concession ertheilt:

*Ständerath: Nat.-Rath: Bemerkungen.*

- |  |          |                             |
|--|----------|-----------------------------|
| 1. Solothurn-Münster<br>(Weissensteinbahn)   | 28. Nov. | 9. Dec. vide Bd. XIV S. 146 |
| 2. Bönigen-Schynige Platte<br>(Uebertragung) | 28. Nov. | 9. Dec. vide Bd. XIV S. 145 |

*Ständerath: Nat.-Rath: Bemerkungen:*

3. Genfer Schmalspurbahn (Abänd. und Erweiterung)	19. Dec.	20. Dec. vide Bd. XV S. 21.
4. Schweiz, Südostbahn (Uebertragung)	19. "	20. " " " 21.
5. Rheineck-Walzenhausen	20. "	20. " " " 22.
6. Brienz-Rothorn	20. "	20. " " " XIV S. 149/50

Nicht erledigt wurden die Concessionsbegehren für folgende Eisenbahnunternehmen:

Thalweil-Sihlbrücke-Zug (Verschiebung durch den Nationalrath mit folgendem Auftrag: Der Bundesrath wird beauftragt, bis zur nächsten Session Bericht und Antrag über den Bau der nördlichen Zufahrtslinien zum Gotthard vorzulegen).

Colombier-Boudry-Cortaillod (vide Bd. XIV, S. 140, 145 und 152. Rückweisung durch den Nationalrath an den Bundesrath mit der Einladung zu prüfen, ob die Concessionsertheilung aufrecht erhalten werden könnte).

Fristverlängerungen wurden ertheilt den Concessionen *Bönigen-Schynige-Platte* (vide oben) und dem *Simplon-Uebergang*. Im Fernern wurde der Bundesrath ermächtigt, allfälligen Gesuchen um Verlängerung der in bestehenden Eisenbahnconcessionen für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschafts-Statuten u. s. w. angesetzten Fristen bis zum nächsten ordentlichen Zusammentritt der Bundesversammlung von sich aus zu entsprechen, so weit nicht im einzelnen Fall Einsprachen erhoben worden sind. In die bundesrätliche Competenz fällt u. A. auch die Fristverlängerung der Concession *Mendrisio-Stabio*.

Schliesslich genehmigten die eidgenössischen Räthe (Nat.-R. am 17. St.-R. am 19. Dec.) die *Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn mit der Westschweizerischen und Simplon-Bahngesellschaft* (Band XIV. Seite 145.)

**Die electrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M.** (Bd. XIV S. 145) ist, wie die Tagespresse bereits gemeldet hat, verschoben worden. Ausschlaggebend bei diesem Entschluss war ohne Zweifel der hierauf bezügliche Antrag des Berliner electrotechnischen Vereines, der von Dr. Werner Siemens in folgender, bemerkenswerther Weise begründet wurde. Der Genannte sagte: „Ich halte die Sache für die Technik für ausserordentlich ernst und wichtig, und es wäre sehr wünschenswerth, wenn auch einmal die deutsche Industrie sich zu einem derartigen internationalen Unternehmen aufraffen könnte; denn durch die gewaltige Pariser Weltausstellung hat namentlich auch die electrotechnische Industrie sehr viel auswärtige Kunden verloren. So sehr ich aber die Bedeutung einer deutschen Ausstellung anerkenne, so muss ich mich doch gegen den frühen Termin aussprechen. Es ist gar nicht möglich, dass sich die deutsche Electro-Technik bis zum 1. Juni würdig vorbereiten kann. Alle Fabriken sind mit Arbeiten überhäuft und an eine Herstellung grosser Maschinen bis zu der Zeit ist gar nicht zu denken. Der grosse Fortschritt der letzten Jahre liegt aber gerade in dem Baue der grossen, gewaltigen Dynamo-Maschinen, und es muss Deutschland Zeit gelassen werden, auf diesem Gebiete seine Bedeutung kund zu thun. Die Amerikaner z. B. würden in Frankfurt a. M. leichtes Spiel haben, denn sie würden einfach ihre für die Pariser Weltausstellung gefertigten grossen Apparate nach Frankfurt a. M. schicken. Wir Deutschen ständen dann hinter Amerika zurück, obwohl wir ebenso Grosses und Vollendetes bieten können. Weil eben alle Welt kommt, müssen wir das Höchste und Beste aussstellen, um ein der Grösse und Bedeutung der deutschen Electrotechnik entsprechendes Bild zu geben. Das ist aber in der kurzen Zeit absolut unmöglich. Deshalb stelle ich den Antrag auf Vertagung der Ausstellung auf mindestens ein Jahr und möchte den elecotechnischen Ausschuss ersuchen, eine Enquête der electrotechnischen Industriellen zu veranstalten; denn es ist sehr wichtig, die Meinung der Interessenten in der Sache zu erfahren. Entweder schicken wir Alle die Ausstellung oder Keiner, ein Anderes giebt es nicht.“

**Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen.** Diese den Herren J. Hertsch, J. Wettler-Ehrismann, Titus Rohner, U. Heller-Hess und A. Heer von Rheineck und Walzenhausen zu Handen einer zu bildenden Actiengesellschaft concessionirte Drahtseilbahn verlässt das Rheinalt entlang vom Bahnhof Rheineck entfernt auf Cote 408. Sie steigt, indem sie sich dem Terrain möglichst anschmiegt, bis zum Dorfe Walzenhausen, wo sie am Fusse des neuen Curhauses 660 m über Meer ihre Endstation erhält. Die Länge der Bahn wird 1200 m, die zu bewältigende Höhendifferenz 252 m betragen. Die Bahn wird meterspurig mit einer Maximalsteigung von etwa 27 ‰ und einer Curve von 1000 m Radius am Anfangspunkt angelegt. Nebst einer

Brücke von 15 m Spannweite, drei Strassenunterführungen, einigen Durchlässen ist ein 350 m langer Tunnel vorgesehen. Die Bahn wird doppelspurig mit drei Schienen und einer Zahnstange für jedes Geleise angelegt, mit einer Ausweichung von etwa 100 m Länge in der Mitte, wo vier Schienen zur Anwendung kommen. Das Rollmaterial besteht aus zwei mit einem Drahtseil verbundenen Wagen, die zum Betriebe mit Wasserübergewicht mit Wasserkästen und den vorgeschriebenen Bremsen versehen sind. Das hiezu an der oberen Station anzulegende Reservoir wird durch den Griffelbach gespiesen. Bei Annahme einer Fahrgeschwindigkeit von 1,6 m pro Secunde würde die Fahrzeit etwa 12,5 Minuten betragen, so dass, wenn für Umsteigen und Wasserfassen ungefähr 4½ Minuten vorgesehen, per Stunde drei Züge ausgeführt werden können. Die Anlagekosten werden auf 500,000 Fr., die jährlichen Einnahmen auf 47,000 Fr., die Ausgaben auf 13,500 Fr. veranschlagt, so dass nach einer Einlage von 6000 Fr. in den Erneuerungsfonds ein Betriebsüberschuss von 27,500 Fr. per Jahr resultiren würde. Taxen: Einfache Fahrt 60 Cts., Hin- und Rückfahrt 1 Fr. Concessionsdauer 80 Jahre. Frist für Finanzausweis und technische Vorlage: 1 Jahr. Beginn der Erdarbeiten 6 Monate, Vollendung 12 Monate nach der Plangenehmigung. Sitz der Gesellschaft: Rheineck.

**Neubau des Zürcher Action-Theaters.** Die Generalversammlung der Actionäre des Zürcher Theaters hat am 18. dies folgende Beschlüsse betreffend die Ausführung des Neubaues gefasst:

Die Generalversammlung ertheilt der Theatervorsteherchaft Vollmacht, behufs Räumung des Theaterareals die nöthigen Anordnungen zu treffen und beauftragt sie, betreffend eventuellen Verkaufes oder anderweitiger Verwerthung des Platzes der nächsten Generalversammlung bestimmte Anträge vorzulegen.

Die Generalversammlung beschliesst, die Gesellschaft als Theateractiengesellschaft Zürich fortbestehen zu lassen und die ihr zur Verfügung stehenden Mittel dazu zu verwenden, dass baldmöglichst ein neues Theater erstellt und ein rationeller Betrieb desselben gesichert wird.

Die Generalversammlung beauftragt die Theatergesellschaft:

- unter Ratifikationsvorbehalt durch die Generalversammlung die nöthigen gesetzlichen Schritte einzuleiten, um den Neubau eines Theaters in Zürich zu sichern;
- sie ertheilt ihr Vollmacht, mit dem Regierungsrath, dem Stadtrath und den Gemeindebehörden zu unterhandeln, um einen Bauplatz und entsprechende Subventionen zu erhalten;
- sie ermächtigt die Theatervorsteherchaft, die nöthigen Pläne und Kostenberechnungen etc. für einen Neubau anfertigen zu lassen und ertheilt hiezu die nöthigen Credite;
- sie gibt ihr den Auftrag, einen speciellen Finanzplan bez. Neubau des Theaters, Vermehrung des Actienkapitals aufzustellen und beförderlichst Bericht und Antrag zu hinterbringen;
- die Generalversammlung ertheilt der Theatervorsteherchaft Vollmacht, zur Lösung der schwebenden Fragen geeignete Persönlichkeiten zu Specialcommissionen zuzuziehen.

**Monte Generoso-Bahn.** Wie die „Bauzeitung“ seiner Zeit berichtete, wurde Ende Januar vorigen Jahres der Bau einer Zahnradbahn auf den Generoso Herrn Ingenieur R. Abt in Generalaccord übergeben. Seit Mitte December arbeitet nun bereits die erste Locomotive auf dem untern, fertig erstellten Theile dieser neuen Linie. Diese Maschine ist ein neuer Typus des Systems *Abt*, in mustergültiger Weise ausgeführt von der *Schweizerischen Locomotivfabrik Winterthur*. Sie ruht auf drei Achsen. Davon sind die beiden vordern fest und gekuppelt. Sie tragen gleichzeitig, jedoch von einander unabhängig, die Lauf- und die Zahnräder und erhalten ihren Antrieb mittels eines Balanciers von den zu beiden Seiten des Langkessels gelagerten Dampfcylindern. Der hintere Theil der Maschine stützt sich auf eine Bissellachse. Der Gang dieser Locomotive ist ein ungewöhnlich ruhiger und sanfter, von demjenigen einer Adhäsionsmaschine nicht zu unterscheiden. Auch bei einer Geschwindigkeit von 15—20 Kilometer ist von einem Geräusch der Zahnräder nichts zu merken.

Zur Zeit liegen 2 Kilometer Oberbau auf Steigungen von 0 bis 200 Promille und mit engster Curve von 60 m Radius; davon drei längere Stücke in der Cantonalstrasse.

Für die ganze 9 Kilometer lange Bahn ist der Rohbau bis auf den letzten Kilometer und einige Tunnelarbeiten vollendet: Bei nur einigermassen günstiger Witterung wird die Bahn anfangs Februar bis zur Station San Nicolao, im März bis Bella vista und im Mai bis zur Spitze fahrbar sein, sodass die Betriebseröffnung mit dem Monat Juni sicher zu erwarten steht.

### Schweizerischer Eingangszoll auf Steinzeugfliesen und Röhren.

Von einer Anzahl von Vertretern des Baugewerbes ist das Gesuch gestellt worden, die Zollansätze für Steinzeugfliesen und Röhren im Verhältniss des Werthes der Waare zu reduciren, beziehungsweise die durch den Bundesratsbeschluss vom 29. October vorigen Jahres geschaffene Tarifanwendung für dieses Material wieder abzuändern und die vor Erlass dieses Bundesratsbeschlusses bestandene Tarifanwendung wieder herzustellen. Hierauf hat der schweiz. Bundesrat erwidert, dass der Beschluss vom 29. October 1889 lediglich die genaue Anwendung der bezüglichen Bestimmungen des Zolltarifes in sich schliesse. Es sei dabei nicht unbeachtet geblieben, dass die Zollbelastung für Steinzeugplatten sich sehr hoch stelle und der Bundesrat glaube daher, es werde bei der bevorstehenden Tariffrevision auf eine den Verhältnissen angemessene Bereinigung dieser Tariffrage Bedacht genommen werden können. Es freut uns, aus dieser Mittheilung ersehen zu können, dass der Bundesrat selbst findet, es sei die Zollbelastung für Steinzeugplatten eine sehr hohe. Wir können daher hoffen, es werden die in dieser Richtung vom schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein zu unternehmenden Schritte (vide Vereinsnachrichten an anderer Stelle dieser Nummer) keine vergeblichen sein.

**Tramways in Basel.** Die HH. Ingenieure *Eduard Brüstlein* und *Ed. Riggensbach* in Basel haben in Verbindung mit der Firma *Pümpin & Herzog* in Bern dem Regierungsrath von Basel-Stadt ein Project für den Bau und Betrieb von Strassenbahnen in Basel und Umgebung vorgelegt. Laut der „Berner Zeitung“ hat das geplante Gesamtnetz eine Länge von etwa 26 km. Vorläufig wird die Concession begehr für 9 km, nämlich für eine Linie von Bahnhof zu Bahnhof durch die alte Stadt, eine solche vom Centralbahnhof nach dem Nordwestplateau (Leonhard-, Spalen- und St. Johannquartier) und eine Linie von Basel nach dem elsässischen Grenzorte St. Ludwig. Als Triebkraft ist vorgesehen für die inneren Linien vorläufig Pferdebetrieb, später electricher Betrieb mit Accumulatoren; für die Linien nach den Vororten Locomotivbetrieb. Sämmliche Linien sollen schmalspurig erstellt werden. — In Verbindung mit dem Tramwayproject hat Herr Ingenieur Riggensbach ein besonderes Project für Ueberbrückung des Birsighales zur Verbindung des Centralbahnhofes mit dem Nordwestplateau eingereicht. — Beide Projecte entsprechen einem längst gefühlten Bedürfnisse und dürfen einer allseitig günstigen Aufnahme sicher sein.

**Neues Postgebäude in Genf.** Nachdem durch Beschluss der eidgenössischen Räthe der Bau eines neuen Postgebäudes auf dem an der Rue du Montblanc in Genf durch die Eidgenossenschaft erworbenen Grundstück beschlossen worden ist, wurde eine Summe von 1500000 Franken für die Ausführung des Baues bewilligt. Zur Ausführung gelang der in Band XIII., Nr. 22 u. Z. dargestellte Entwurf „Lumen“ der bauleitenden Architekten Herren *Camoletti* in Genf.

**Dom in Mailand.** Durch den in dieser Nummer gemeldeten Tod von Giuseppe Brentano soll die Ausführung seines Entwurfs keinen Unterbruch erleiden. Das nach Brentano's Zeichnungen herzustellende Holzmodell im Maßstab von 1:20 wird bis Ende dieses Jahres fertig. Alsdann werden sich Regierung und Domverwaltung über die Wahl des leitenden Baumeisters zu entscheiden haben.

**Technisches Eisenbahn-Inspectoretat in Bern.** An die neu geschaffene Stelle eines Adjuncten des technischen Inspectors (Bd. XIV S. 146) wurde Herr Control-Ingenieur *Albert Huguenin* von Locle und Genf gewählt.

**Société des Ingénieurs civils zu Paris.** An Stelle des zurücktretenden Herrn *G. Eiffel* wurde Herr Ingenieur *Contamin*, der Erbauer der grossartigen Maschinenhalle der Weltausstellung, zum Präsidenten obgenannter Gesellschaft erwählt.

**Neues Post- und Telegraphen-Gebäude in Thun.** Für die Erwerbung des Platzes für genanntes Gebäude haben die eidgenössischen Räthe 66,880 Fr. auf Rechnung des laufenden Jahres bewilligt.

### Necrologie.

† **Ernst Grüttefien.** Am 17. dies starb nach bloss dreitägiger Krankheit an einer Lungenlähmung der Geh. Oberbaurath und vortragende Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten: *Ernst Grüttefien*, Mitglied der Academie des Bauwesens und des technischen Oberprüfungsamtes zu Berlin, nach eben vollendetem 52. Lebensjahr. Der Verstorbene hat sich hauptsächlich um die Umgestaltung und den Neubau einer Reihe von Bahnhofsanlagen verdient gemacht. So ist unter seiner Leitung die schwierige Aufgabe des Bahnhofsbauens