

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 21/22 (1893)  
**Heft:** 2

## Vereinsnachrichten

### 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>**

Adhäsionsstrecken haben als kleinsten Radius 100 m, diejenigen in der Zahnstange 120 m; die Adhäsionsstrecken haben als grösste Steigungen 1 : 40 (25‰), die Zahnstangenstrecken in der Richtung nach Damaskus 1 : 16,6 (60‰) und in der Richtung nach Beirut, also nach dem Meere zu, 1 : 14,22 (70‰). Auf ersterer Steigung werden Züge von 100 t und auf letzterer von 80 t Bruttogewicht befördert. Die Lokomotiven, nach dem Modell der Harzbahn-Maschinen konstruiert, wiegen 43 t, wovon 32 t Adhäsionsgewicht sind.

Im Laufe des letzten Jahres wurde das erforderliche Anlagekapital von 30 Millionen Franken oder von 214 287 Fr. pro km (mit allen Betriebsmitteln) gesichert und im August ist die Ausführung der Bahn einem französischen Unternehmer übergeben worden, der bereits mit den Erdarbeiten begonnen hat. Die Lieferung der Zahnstange hat Herr Ing. Abt übernommen; dieselbe wird in den Werkstätten der Dornmunder Union hergestellt. Die Lokomotiven wird die Lokomotivfabrik Winterthur liefern. Die Ablieferung des Oberbaues und des Rollmaterials beginnt bereits in der zweiten Hälfte dieses Jahres und soll bis Mitte 1894 beendet sein, so dass die Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie im Sommer 1895 erfolgen kann.

**Die südamerikanische Ueberlandbahn von Buenos-Ayres nach Valparaiso**, von welcher wir in Bd. XVII Nr. 22 vom 30. Mai 1891 unserer Zeitschrift eine einlässliche Beschreibung gegeben haben, ist laut dem Centralblatt der Bauverwaltung zur Zeit so weit eröffnet, dass die Durchreise von Buenos-Ayres nach Valparaiso nur noch vier Tage in Anspruch nimmt, während früher zur Ueberschreitung der Anden allein vier Tage erforderlich waren. Die ganze Länge der Ueberlandbahn zwischen den genannten Städten beträgt 1373 km. Diese verteilt sich auf die daran beteiligten Bahnen wie folgt: die Pacifica Bahn 686 km, die grosse Westargentinische Bahn 352 km, die Transandinische Bahn 240 km und die Anschlussbahn auf der Chilenischen Seite 95 km. Die Transandinische Bahn ist wieder geteilt. Der 175 km lange Abschnitt auf argentinischer Seite wird von der „Buenos-Ayres und Valparaiso-Transandinischen Gesellschaft“ gebaut, der 65 km lange chilenische Abschnitt ist in den Händen der „Transandinischen Eisenbahngesellschaft“. Auf argentinischer Seite wurden die vier Abteilungen, von Mendoza bis Uspallata, 92 km, am 27. Februar 1891 eröffnet. Die fünfte Abteilung, von Uspallata bis Rio Blanco, 29<sup>1/4</sup> km wurde am 1. August 1892 in Betrieb genommen, sodass hier im ganzen 121 km in Betrieb sind. Ueber Rio Blanco hinaus liegen die Schienen bis km 134. Die Bettung ist indes nur bis km 128 fertig gestellt. Die weiteren Arbeiten auf der Tunnelabteilung ruhen infolge des Niederganges der argentinischen Kreditverhältnisse, der Unverkäuflichkeit der argentinischen Werte und der hieraus sich ergebenden Verlegenheiten der Unternehmer. Auf chilenischer Seite sind 37 km vollendet, sodass im ganzen noch etwa 82 km fertigzustellen sind. Die Beendigung der Arbeiten dürfte sobald nicht zu erwarten sein, denn die argentinische Regierung ist angegangen worden, die Frist der Fertigstellung noch um vier Jahre zu verlängern. Der Verkehr auf der Linie ist bis jetzt recht gering, da die Reisenden zwischen den vorläufigen Endpunkten mit Maultieren befördert werden müssen. Güterverkehr kommt überhaupt nicht in Frage.

**Berichtigung.** In der Legende zu Fig. 3 auf Seite 5 letzter Nummer links unten sollte es heißen: Kl. Hochdruckturbine  $h_1$  (anstatt  $H_1$ ) und rechts oben: Kuppelung  $r$  „eingekehrt“ anstatt: „ausgekehrt“.

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

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

III. Sitzung vom 28. Dezember 1892.

Vorsitzender: Herr Architekt Gull.

Anwesend: 40 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und beantragt die Aufnahme der sechs in letzter Sitzung angemeldeten Herren; dieselbe wird beschlossen und es sind daher in den Verein aufgenommen die Herren: Professor B. Recordon, Zürich; Architekt Eugen Meyer, Paris; Architekt F. Kühn, Riesbach; Architekt Ritter-Egger, Zürich; Ingenieur Arnold, Oerlikon; Ingenieur Breitinger, Zürich.

Zum Beitritt in den Verein sind angemeldet die Herren: Friedrich und Hermann Gubler, Baumeister in Unterstrass.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die in letzter Sitzung zu Rechnungsrevisoren gewählten Herren Prof. Becker und Ing. Jegher sich ihrer Aufgabe entledigt haben; beide Herren entschuldigen ihr Ausbleiben von der heutigen Sitzung und teilen ihren Befund schriftlich mit. Nach ihrem Antrag wird die Rechnung unter bester Verdankung dem Quästor Herrn P. Lincke abgenommen und genehmigt.

Hierauf hält Herr Ingenieur E. Huber, Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon, seinen Vortrag über *elektrische Eisenbahnen*. Das Referat wird in der Schweiz. Bauzeitung erscheinen. An der Diskussion beteiligten sich Hr. Ing. Weissenbach, der die Thatsache lebhaft begrüßte, dass das Studium der elektrischen Bahnen in Zürich festen Fuss gefasst hat — und Herr Ing. Bossard, der für die Zürcher elektrischen Bahnen die Schmalspur empfiehlt und den Vortragenden fragt, ob die Spurweite auf die mechanische Einrichtung einen Einfluss habe. Hierauf erwidert Herr Huber, dass die Feststellung der Spurweite nicht Sache der Elektriker sei. Letztere hätten sich einfach nach der verlangten Spurweite zu richten und den Mechanismus danach zu disponieren. Ein 30 pferdiger Motor könne auf einem vierrädrigen Wagen noch bis zu 1 m Spur mit Stirnradgetriebe — so wie der ausgestellte Motor — plaziert werden; bei kleineren Spurweiten müsste man zum Winkeltriebe greifen. Herr E. Huber erwähnt noch, dass sämtliche amerikanischen elektrischen Strassenbahnen normalspurig sind.

Hierauf verdankt der Vorsitzende aufs Beste den sehr interessanten Vortrag und die damit verbundene, ebenso interessante Ausstellung von Zeichnungen, Maschinen und Apparaten, deren Funktionen der Vortragende anschaulich erklärte.

Schluss der Sitzung nach 10 Uhr. P. R.

#### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Stellenvermittlung.

Gesucht ein junger Ingenieur für ein Wasserleitungsgeschäft. (878)  
Auskunft ertheilt Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. Jan. 1893	J. G. Bischoff	Mauren (Thurgau)	Sämtliche Bauarbeiten zu einem Wohnhause in Mauren.
15. "	Sigm. Maritz, Zimmermann	Lostorf	Grab-, Maurer-, Gipser-, Cement- und Hafnerarbeiten zu einem Neubau.
18. "	Direktion des Grand Hôtel	Arosa (Graubünden)	Lieferung sämtlicher Möbel für das Grand Hôtel in Arosa.
21. "	Kantonsbauamt	Bern	Herstellung einer neuen Viehscheune und Umbau der alten Scheune bei der Irrenanstalt Waldau.
21. "	J. Bucher im Moos Eduard Luis	Münster (Bern)	Herstellung eines neuen Käseriegelgebäudes für die Käseriegenossenschaft Münster. Lieferung eines Hydrantenwagens.
22. "	Johs. Haltiner, Gemeinderat, Wilh. Martin, Architekt	Eichberg	Verbauung des Auerbaches bei Eichberg, Voranschlag 17 800 Fr.
22. "	Kopp, Bautechniker	Kreuzlingen	Gipser-, Glaser-, Schreiner-, Schlosser-, Parkett- und Malerarbeiten am neuen katholischen Pfarrhause in Kreuzlingen.
29. "	R. Albertini, Ingenieur	Rorschach	Verputz-, Schreiner-, Cement-, Parkett-, Schlosser- und Wasserleitungssarbeiten zum Schulhausbau Rorschach.
31. "	Ruckstuhl, Präsident Joh. Scherer, Bautechniker Dienerstrasse 11	Samaden	Herstellung einer Eisenkonstruktion zu einer Brücke mit bekiester Fahrbahn über den Inn bei Samaden.
31. "	Oberwinterthur	Aussersihl	Lieferung von 300 Kilocentner Tannreisig zur Eulachkorrektion.
?			Sämtliche Bauarbeiten für einen Neubau.