

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Ueber Tiefenmessungen in schweiz. Seen  
**Autor:** Pestalozzi, Salomon  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18652>

#### 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>**

INHALT: Ueber Tiefenmessungen in schweiz. Seen. II. (Schluss.) — Zum achtzigsten Geburtstage von Professor Dr. Johannes Wild. — Miscellanea: Elektrische Strassenbahn in Zürich. Langensche Schwebebahn. — Konkurrenzen: Elektrische Energieübertragung Pré aux Clées-

Neuchâtel. Postgebäude in Zürich. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Stellenvermittlung.

Hierzu eine Tafel: Professor Dr. Johannes Wild.

## Ueber Tiefenmessungen in schweiz. Seen.

Von Ingenieur *Salomon Pestalozzi*.

### II. (Schluss.)

Der Teil des Vierwaldstädtersees, der sich gegen Hergiswyl hinzieht, hat eine grösste Tiefe von 73 m; gegen Stansstaad steigt der Grund, bis er bei der Achereggbrücke nur noch etwa 2 m tief ist; die dahinter liegende Bucht von Alpnach hat 33 m als grösste Tiefe. Am Fuss des Rigi und des Bürgenstocks, besonders am letztern, sind sehr schroffe Abfälle; der Boden fällt gegenüber Weggis bis zu einer Tiefe von 151 m. Dagegen ist in der Gegend von Vitznau, in der Nähe der sogenannten Nasen, eine bedeutende Erhebung, ein Moränerücken, der dieses Bassin abschliesst und im höchsten Punkte 27 m tief ist. Nachher fällt der Seegrund wieder sehr rasch bis zur Tiefe von 214 m, welche er in der Gegend von Beckenried erreicht. In dieser Partie sind beidseitig schroffe Abfälle; in der Seemitte eine Ebene von grösserer Ausdehnung. Etwas östlich von Gersau, bei der sogenannten Kindlimordkapelle, erhebt sich der Grund wieder zu einem Hügel von bloss 50 m Tiefe, fällt dann auf 125 m; eine kleinere Erhebung ist bei der Einmündung der Muotta. Der Urnersee endlich ist im Maximum fast genau 200 m tief und in der Mitte auf grosse Ausdehnung, etwa bis Bauen hin, ziemlich horizontal, während die beidseitigen Ufer, wie sich erwarten lässt, sehr schroff abfallen.

Im Genfersee hat der unterste Teil von Genf bis Bursinel rechtzeitig, bis Yvoire linkseitig eine verhältnismässig geringe Tiefe, bloss 75 m; eine Erhöhung findet sich auf der savoyischen Seite zwischen Collonge und Anière, wo der Grund bis zu 7 m Tiefe aufsteigt. Das schweizerische Ufer ist im allgemeinen sanft abfallend, das savoyische steiler. Steilabfälle finden sich sodann im mittleren Teil des Sees zwischen Thonon und Amphion bei der Einmün-

dung der Dranse, und im oberen Teil von Tour-ronde bei Meillerie bis Bouveret und auf Schweizerseite von Cully bis Montreux oder Chillon. Die grösste Tiefe von 310 m findet sich zwischen Ouchy und Petite Rive 2 km östlich von Evian. Daselbst bildet der Seegrund eine fast horizontale Ebene von 10 km Länge auf 5 km Breite.

Der Bodensee hat seine grösste Tiefe von 252 m zwischen Uttweil und Manzell, letzteres ungefähr in der Mitte zwischen Friedrichshafen und Immenstaad gelegen; an dieser Stelle befindet sich im Seegrund gleichfalls eine Ebene von etwa 10 km Länge und 1,5 km Breite, welche aber beidseitig durch ziemlich steile Abhänge von 100 bis 150 m Höhe begrenzt wird, also gewissermassen eine unterseeische Schlucht oder Aushöhlung bildet. Die grösste Tiefe des Untersees ist 46 m, die des Ueberlingersees 147 m, und diejenige der Bucht zwischen Lindau und Fussach 78 m.

Auf eine eigentümliche Erscheinung bei der Einmündung des Rheins in den Bodensee und der Rhone in den Genfersee ist schon früher von dem verstorbenen Oberbauinspektor v. Salis<sup>1)</sup> und später auch von Herrn Professor Forel in Morges aufmerksam gemacht worden. Während man nämlich erwarten sollte, dass sich an jenen Einmündungsstellen im See mächtige Schuttkegel bilden würden, ist im Gegenteil der Seeboden daselbst schluchtartig eingeschnitten, und zwar auf ziemlich grosse Länge, und finden sich zu beiden Seiten dammähnliche Erhebungen von beträchtlicher Höhe. Man erklärt sich dieses daraus, dass das Flusswasser beim Eintritt in den See nicht sofort stagniert, sondern noch eine Strecke weit fortfliesst, dabei, weil es meist kälter ist als das Seewasser, die Tendenz hat, in die Tiefe zu sinken und dort die angesammelten Geschiebe mit sich fortziesst und sie dagegen seitlich ablagert. Bei andern Flussmündungen, wo die zugeführte Wassermenge kleiner ist, zeigen sich diese Erscheinungen nicht.

<sup>1)</sup> Schweiz. Bauzeitung, Bd. III, Nr. 22; Bd. IX, Nr. 6.

## Zum achtzigsten Geburtstage von Professor Dr. Johannes Wild.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

In Richtersweil, am freundlichen Seegestade, feiert am 13. März Ingenieur und Professor Dr. Johannes Wild im Kreise seiner Verwandten, in deren liebevolle Pflege er sich zurückgezogen, in aller Stille die Vollendung seines achtzigsten Lebensjahres.

Wir hätten uns fragen können, ob wir diese Stille zu stören kommen sollen durch eine Erwähnung dieses Tages im Organe der schweizerischen Techniker.

Wir wollen diese stille Feier nicht stören, nur mitmachen.

Wie mancher unserer Leser wird mit Freuden das Bild zur Hand nehmen, das die heutige Nummer der Bauzeitung bringt, aus dem ihm ein so bekanntes, liebes Antlitz entgegengeschaut, das in ihm so freundliche Erinnerungen weckt. Weihen wir dieser Erinnerung einige Zeilen.

Machen wir im Geiste unsern verehrten Lehrer und Meister einen Besuch in seiner lieblichen Heimat. Da treffen wir ihn, wie gewohnt, mit dem Buch in der Hand; er verfolgt immer noch rege, was Neues vorgeht in der Welt. Wenn er aber so an seinem Fenster sitzt, so schaut von Zeit zu Zeit sein Auge auf und schweift über den ruhigen Seespiegel. Drüben am andern Ufer heben sich blaue Höhen, waldige Kuppen. Es grüssen herüber die Berge des Zürcher-oberlandes; was mögen sie dem alten Herrn erzählen? Von

Signalen, von Winkeln, von Linien und Kurven, von Arbeit und Mühen, aber auch von sonnigen, klaren Tagen, wo der Blick ausschweifte in die duftige Ferne, wo die frische Luft die Stirne des Topographen umwehte, wo das Werk gedieh, wo Strich an Strich sich reihte, um das getreue Bild der lieben Heimat zusammenzufügen. Wie war ihm da so wohl!

Dann kehrt sein Blick zurück auf den Seespiegel. Da lotet ein Ingenieur in seinem Schiffe und ergründet die Tiefen des Sees. Es gilt da vorerst noch für den Techniker keine Schätze zu heben. Manch spöttendes Wort mag da gefallen sein, als es dem Topographen in den Sinn kam, auch unsichtbare, verborgene Flächen in ihren Formen darzustellen. Mit Seherauge wurde aber früh, und zuerst an diesem See erkannt, welche Ausbeute für die Wissenschaft und damit auch für die Technik der stille Schiffer aus dem Seegrunde heben werde.

Vom See weg gehts ans Ufer; Eisenbahnen rollen vorbei. Da zieht der Reisende vom fernen Osten nach dem Westen, vom Orient zum Occident. Kein Kind wundert sich mehr, dass es neben dem Zuge Richtersweil-Pfäffikon auch einen Zug Paris-Wien gebe. Da mag denn die Erinnerung weilen in den Zeiten, da man zum ersten Male in der Schweiz von Eisenbahnen sprach, da es galt, den von England hergekommenen, berühmten Ingenieuren zu helfen, die erste Eisenbahn der Schweiz, die Linie Zürich-Baden, zu bauen.

Im Erdgeschoss des Hauses, in dem unser Philosophie sinnt, arbeitet der Telegraph; hat er nicht auch an diesem gearbeitet, hat er nicht als erster eidgenössischer Direktor das schweizerische Netz selbst angelegt? Wie viel Leben ist in das Land gekommen durch das Wirken dieses stillen

Vom Langensee führe ich bloss an, dass die grösste daselbst gemessene Tiefe 365 m beträgt, und dass sich dort der Grund schon 169 m unter dem Meeresniveau befindet.

In nachstehender Tabelle finden sich die in den einzelnen Seen gemessenen grössten Tiefen, nebst deren Flächeninhalten und Meereshöhen zusammengestellt.

**Flächeninhalte, Meereshöhen und Maximaltiefen  
der grösseren Schweizerseen.**

	Flächeninhalt. km <sup>2</sup>	Meereshöhe. m	Grösste Tiefe. m
Langensee . . . . .	214,27	196,5	365
Genfersee . . . . .	577,84	375,3	310
Luganersee . . . . .	50,46	274,0	288
Brienzsee . . . . .	29,95	566,4	261
Bodensee (inkl. Untersee) . .	539,14	399,5	252
Thunersee . . . . .	47,92	560,2	217
Vierwaldstädtersee . . . . .	113,36	436,9	214
Zugersee . . . . .	38,48	416,6	198
Neuenburgersee . . . . .	239,62	433,0	153
Wallensee . . . . .	23,27	423,0	151
Zürichsee . . . . .	87,78	409,3	143
Sempachersee . . . . .	14,28	506,9	87
Puschlaverversee . . . . .	1,96	963,0	84
Aegerisee . . . . .	7,00	727,7	83
Bielersee . . . . .	42,16	433,0	78
Silvaplanersee . . . . .	2,65	1794,0	77
Silsensee . . . . .	4,16	1800,0	71
Baldeggsee . . . . .	5,04	466,1	66
Sarnersee . . . . .	7,63	473,0	52
Murtensee . . . . .	27,42	435,6	49
Hallwylersee . . . . .	10,37	452,3	48
St. Moritzersee . . . . .	0,79	1771,0	44
Pfäffikersee . . . . .	3,29	541,0	36
Greifensee . . . . .	8,48	439,0	34
Jouxsee . . . . .	9,30	1008,0	34
Lowerzersee . . . . .	3,10	451,0	13

Diese Tiefenmessungen und ihre Resultate haben unstreitig ein hohes wissenschaftliches Interesse und bieten namentlich den Physikern und Geologen Anlass zu mancherlei

Mannen! Ja, der Telegraph wird ihm sagen, wie weit herum man seiner an seinem Geburtstage denkt.

Auf seinen Spaziergängen, wenn die warme Sonne scheint, schweift sein Blick wohl auch nach den Alpen, nach den weissen Firnen; da glaubt er wieder Gletscherluft zu atmen, vom Finsteraarhorn her, wo grosse Forscher seiner Mitwirkung bedurften, oder es umweht ihn Tannenduft aus den dunklen Wäldern des Ofenberges, wo es galt, Strassen zu erschliessen.

Dann zieht es ihn wieder in die Niederungen des Aarethales, wo sich vor sechzig Jahren in den Basismessungen ein grosses eidgenössisches Werk vorbereitete. Auch nach der Donau hin fliegen seine Gedanken, wo im fröhlichen Wien so emsig studiert wurde, oder nach Paris zur ersten Weltausstellung, wo sich sein Blick aufthat in die Weiten der Wissenschaft und Kunst. Da mag ihm die Welt wild und bewegt vorgekommen sein, ein Taumel und eine Hast. Wenn er im abendlichen Getümmel nicht mehr recht wusste, wo er stand und wie ihm war, schaute er auf zum Sternen himmel. Da erkannte er wieder seine Sternbilder, die gleichen, die auch Zürich und Richtersweil hat, und gebannt war das Heimweh, ruhig wars wieder in seiner Seele.

Was mag alles durch diese Stirne gehen, die sich von Zeit zu Zeit über das Buch erhebt? Da kommt ein Freund aus Zürich; der bringt allerlei Nachrichten. Jugendkameraden, getreue Gesinnungs- und Arbeitsgenossen seien dahingeschieden, hochgeehrt und innig betrauert. Auch sein Herz trauert um sie; er sieht mit ihnen ein gut Stück jener Zeiten dahinsinken, in denen sie Hand in Hand zusammen gewirkt in der Hebung von Wissenschaft und Technik, am Ausbau der sozialen Einrichtungen, im Bestreben, des Landes Nutzen

Studien. Eine andere Frage aber ist: Haben diese Messungen auch praktischen Nutzen und sind sie für technische Zwecke verwertbar? Es ist allerdings sofort einleuchtend, dass Tiefenmessungen längs Seeufern unumgänglich nötig sind, wenn es sich um neue Landanlagen, oder um Erstellung von Strassen oder Eisenbahnen, oder um die Interessen der Schiffahrt handelt; solche Messungen sind aber meist nur auf eine beschränkte Tiefe erforderlich und bedürfen des beschriebenen Apparates nicht. Immerhin giebt es aber Fälle, wo Tiefenmessungen in grösserer Ausdehnung unmittelbar praktisches Interesse haben. Als erstes Beispiel führe ich die Untersuchungen an, welche 1875 bei Anlass der Rutschungen bei Horgen während des Baues der linksufrigen Seebahn erhoben wurden. Um der Ursache dieser Rutschungen nachzuspüren, wurden auf eine Länge von 3,7 km über 80 Profile vom Land bis 600 m weit in den See hinein sehr genau aufgenommen. Aus der Vergleichung dieser Aufnahme mit der topographischen Seekarte konnten die dazu berufenen Experten schliessen, dass seit Aufnahme dieser Karte das ganze Seegebiet von Horgen bis nach Käpfnach eine wesentliche Veränderung erlitten habe, derart, dass die Schuttmasse, welche den Abhang bedeckt hatte, abgerutscht sei und den Fels entblösst habe, und konnten hieraus ihre weitern Schlussfolgerungen betreffend Neu-Tracierung der Bahnlinie ziehen<sup>1)</sup>. — Ein zweites Beispiel einer wichtigen Seegrundvermessung lieferte die grosse Rutschung von Zug am 7. Juli 1887. Auch hier musste, um Aufschlüsse über die Ursache der Katastrophe und Anleitung über das weitere Vorgehen zu erlangen, neben andern Versuchen auch eine genaue Aufnahme des Rutschgebietes veranstaltet werden, was denn auch von Seite des eidg. topographischen Bureau durch die HH. Hörnlmann und Suter geschah; es wurden hierbei 105 Profile mit ungefähr 3 200 Lotpunkten bestimmt. Daraus wurde später ausgerechnet, dass eine Erdmasse von über 150 000 m<sup>3</sup> ausgerutscht und in den See hinabgeglitten sei. Näheres hierüber ist dem Verein seiner Zeit in einem Vortrag von Hrn. Obering. Moser mitgeteilt worden<sup>2)</sup>.

Endlich erlaube ich mir noch, in Kürze eine Arbeit

<sup>1)</sup> Eisenbahn, Bd. IV, Nr. 13, 14.

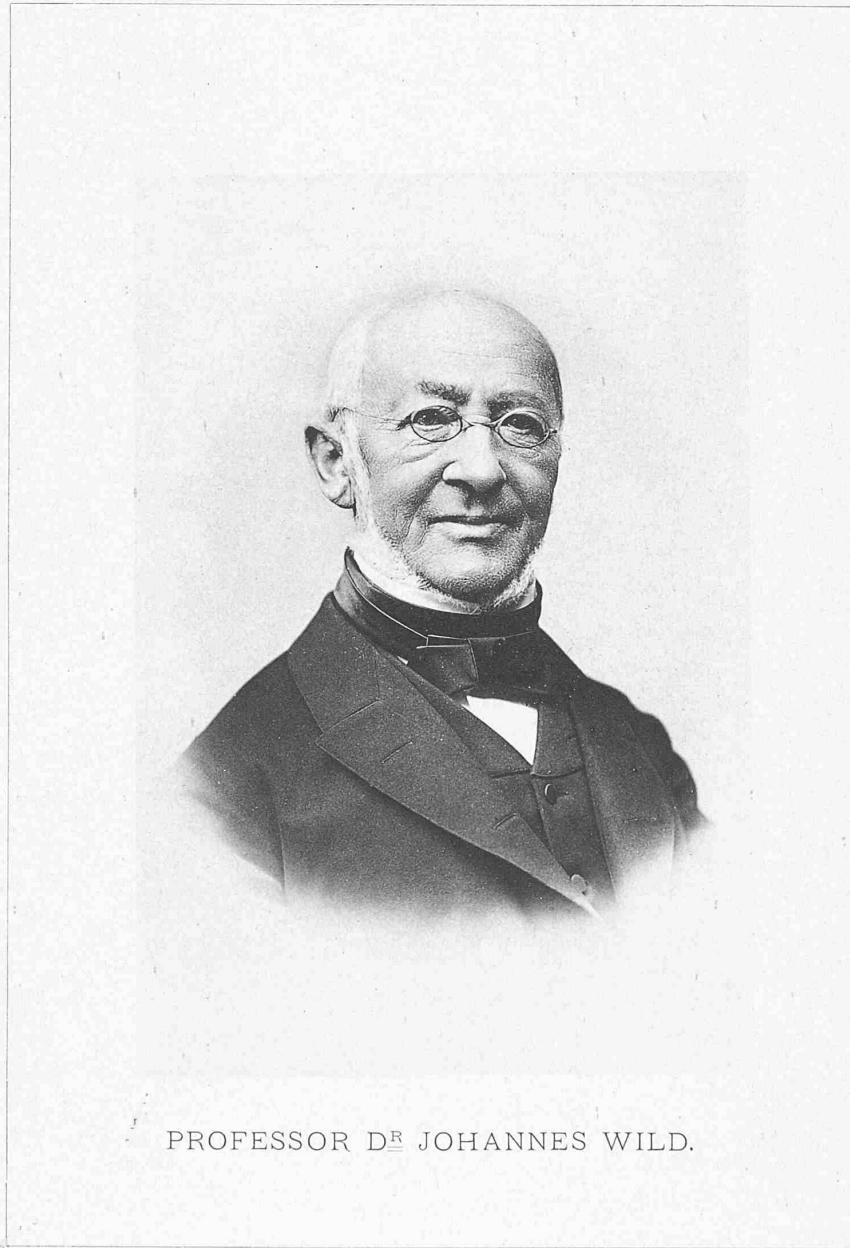
<sup>2)</sup> Schweiz. Bauzeitung, Bd. X, Nr. 2, 4; Bd. XI, Nr. 3, 4, 5, 7.

zu fördern und dessen Schaden zu wenden; er weiss, alle haben ihr redlich Teil gearbeitet, sie können zufrieden ihr Haupt zur Ruhe legen.

„Und was geht am Polytechnikum?“ Ja, an diesem Polytechnikum, dem er seine vornehmste Kraft gewidmet, das ihm noch am meisten ans Herz gewachsen ist, wo er sich bei seinen Schülern den Namen „Papa Wild“ geholt hat, an dem hängt er noch mit all seinen Fasern. Er darf es auch; denn dort wurzeln nicht nur die Erinnerungen an eine reiche, edle Thätigkeit seinerseits —, dort wurzeln auch die Erinnerungen vieler Hundert wackerer Männer an ihren grossen Lehrer, Meister und Freund. Für das auszudrücken, was sie an Professor Wild alles fanden, wussten die Schüler keinen bessern Namen als „Papa Wild.“ So kommen diese Schüler auch heute zu ihm als seine Söhne und freuen sich, ihm zu seinem achtzigsten Geburtstag die Hand zu schütteln, in sein treues Auge zu schauen und ihm von Herzen zu danken für das, was er an ihnen gethan.

Wir haben dem heute Achtzigjährigen bei Anlass des Rücktrittes von seiner Lehrstelle am Polytechnikum, die er volle 34 Jahre inne gehabt, vor bald fünf Jahren noch einen ruhigen Lebensabend gewünscht, den er im Bewusstsein treu erfüllter Pflicht noch geniessen möge. Diese Wünsche sind bis jetzt in Erfüllung gegangen, Papa Wild hat es so verdient. Mögen auch die kommenden Jahre noch verklärt sein durch die Erinnerungen an ein edles, thatenreiches Leben und durch das Bewusstsein, dass alle seine Schüler und Jünger sein Bild unauslöschlich in ihren Herzen tragen, und dass dasselbe umwoben ist von den warmen Gefühlen der Verehrung, des Dankes und der Liebe.

F. Becker.



PROFESSOR DR. JOHANNES WILD.

Seite / page

65(3)

leer / vide /  
blank

zu erwähnen, die ich selbst im Vorsommer 1890 im Zürichsee in der Nähe der Stadt ausgeführt habe. Es handelte sich damals um die Angelegenheit der Kanalisation des Quaibebietes, und um die Frage, wo allfällige Notauslässe der Sammelkanäle nach dem See hin am geeignetenstet angeschafft werden könnten. Zu diesem Ende sollte der Seeboden im ganzen Quaibebiet seiner Gestalt nach aufgenommen werden. Die Aufgabe war insofern eine ziemlich einfache, als von den Ufern beiderseits sich genaue Pläne vorhanden und sie fast überall leicht zugänglich waren. Zu den Tiefenmessungen wurde der alte, dem Kanton Zürich gehörige Apparat mit Stahldraht benutzt und im allgemeinen eine Reihe Profile, die in Abständen von 30 m einander parallel waren, angenommen. Die einzelnen Punkte wurden nach Umständen 15, 20, 30 bis 40 m auseinander gewählt. Vom Ufer aus konnte die Richtung dieser Profile mittelst eines Winkelmessinstrumentes leicht angegeben, das Schiff darauf einvisiert und die Distanzen an den Distanzfäden des Fernrohrs abgelesen werden. Diese Distanzen waren nirgends grösser als etwa 700 m, da der See hier keine grössere Breite hat als 1,5 km. Die Aufnahme erstreckte sich linksseitig bis ans Ende der Station Wollishofen und rechtsseitig bis zum Tiefenbrunnen. Auf dieser ganzen Strecke von der Ausmündung der Limmat bis hinaus zeigt der See keine grösseren Tiefen als 36 m; erst der allerletzte der gemessenen Punkte hatte 41 m. Es ergab sich aus diesen Messungen ferner, was übrigens früher schon bekannt war, dass sich etwas südlich vom Theater und etwa 250 m vom Ufer entfernt, eine Untiefe von ziemlicher Ausdehnung, im höchsten Punkt blos 2,5 m tief, der sogenannte „Grosse Hafner“, befindet, und dass bei Wollishofen der See bis auf etwa 500 m vom Ufer nur eine ganz geringe Tiefe hat. Inwiefern diese Messungen noch zu weitern Schlussfolgerungen Anlass gegeben haben, kann von anderer Seite gesagt werden, und begnüge ich mich mit dem Angeführten, um meine Mitteilung über diesen Gegenstand hiermit abzuschliessen.

### Miscellanea.

**Elektrische Strassenbahn in Zürich.** Nachdem am 3. dies die Kollaudation der elektrischen Strassenbahn stattgefunden, hatte die Direktion dieses neuen Unternehmens die Aufmerksamkeit, den hiesigen Ingenieur- und Architekten-Verein zu einer Probefahrt, zur Besichtigung der bezüglichen Anlagen und der Kraftstation einzuladen. In grosser Zahl — es mögen etwa 60 Teilnehmer gewesen sein — wurde letzten Montag Nachmittag der Einladung Folge geleistet. Im Kesselhaus der, bei der Burgwies, am Fusse des Burghöhlzli, gelegenen Kraftstation gab Herr Direktor Emil Huber jun. von der Maschinenfabrik Oerlikon in einem längeren, mit grossem Interesse angehörten Vortrage eine vollständige Beschreibung der Anlage, auf die wir an dieser Stelle nicht näher eintreten wollen, um nicht einer einlässlichen Arbeit über dieses Unternehmen vorzugreifen. Wir beschränken uns deshalb hier nur auf nachfolgende allgemeine Angaben.

Von der Kraftstation aus läuft die Strassenbahn längs der Forchstrasse bis zum Kreuzplatz, teilt sich hier in zwei Zweige, von denen der eine durch die Kreuzbühl-, Gottfried Keller-Strasse, den Utoquai und die Rämistrasse nach dem Pfauen-Platz führt. Wegen der Bauten für die kantonale Gewerbe-Ausstellung am Utoquai wird provisorisch jene Strecke durch die Tonhalle-Strasse geführt. Der andere Zweig geht vom Kreuzplatz durch die Klosbach-, Asyl- und Hottinger-Strasse nach dem Pfauen-Platz, wo beide Zweige sich verbinden.

Die Gesamtlänge der meterspurigen Bahn beträgt 4,6 km. Die Steigungen sind sehr erheblich und betragen im Maximum 62% auf einer Länge von 115 m. Mit Ausnahme von acht Ausweichungen und des kurzen zweigeleisigen Stückes vom Bellevue bis zum Pfauen ist die ganze Strecke eingeleisig ausgeführt. Das Rillenschienprofil (Phoenix 7<sup>a</sup>) hat ein Gewicht von 77 kg auf den Meter kompletten Geleises, welches ohne Querschwellen direkt auf eine Steinbettung verlegt ist. Die von der Schweizerischen Industriegesellschaft gelieferten Wagen haben zwölf Sitz- und etwa 12—14 Stehplätze. Jeder derselben ist mit einem Elektromotor, System Oerlikon, von normal 18 P. S. ausgerüstet; derselbe ist kastenförmig ausgeführt und gegen äussere Beschädigungen vollkommen geschützt. Die beiden Zahnräder laufen vollständig in Fett. Die Kontaktvorrichtung ist die bekannte. Das Leergewicht der Wagen beträgt 3,8 t, während der besetzte Wagen

5,6 t schwer ist. Die ganze Fahrt auf dem beschriebenen Netz erfordert 52 Minuten.

Im Innern der Stadt ruht die Luftleitung auf eisernen, in den äusseren Quartieren auf hölzernen Masten. Der 7 mm starke Kontaktdraht aus Kupfer ist nahezu 6 m über dem Boden gespannt; je nach den lokalen Verhältnissen ist derselbe entweder an quer über die Strasse gespannten eisernen Kabeln oder an Konsolen aufgehängt. Für die Rückleitung des Stromes werden die Schienen benutzt. Die ganze Kontaktleitung zerfällt in vier von einander isolierte Stücke von etwa 1 bis 1,5 km Länge, die von der Kraftstation aus durch Kupferkabel von 66 mm<sup>2</sup> Querschnitt separat gespeist werden.

In der am Ende der Linie befindlichen Kraftstation, die gleichzeitig auch als Remise und Reparaturwerkstätte dient, sind folgende Maschinen vorhanden: Zwei vertikale Komound-Dampfmaschinen von je 90 P. S. eff. bei 240 Umdrehungen in der Minute, zwei Nebenschluss-Dynamomaschinen Type XI (Oerlikon) zu 66 Kilowatt (550 Volt) bei 450 Umdrehungen in der Minute; diese werden mittelst Lederrümen von den Dampfmaschinen angetrieben. Von diesen beiden Maschinengruppen ist die eine als Reserve gedacht; jede derselben kann durch die andere ohne Unterbrechung des Betriebes ersetzt werden. Zur Dampferzeugung dienen zwei mit Vorwärmern versehene Galloway-Kessel (System Escher Wyss) von je 58 m<sup>2</sup> Heizfläche.

Eine Neuerung auf diesem Gebiet ist die Zuhilfenahme von Accumulatoren für die Stromerzeugung. Da nämlich bei Anlagen von so geringer Ausdehnung die Stromstärke ungemein rasch und sehr bedeutend wechselt, so würde der Nutzeffekt der Dynamo- und Dampfmaschine bei so variabler Belastung ohne Zuhilfenahme von Accumulatorenbatterien ein ungünstiger sein. In der That kann es vorkommen, dass zufällig alle neun Wagen stillstehen, um im nächsten Augenblick wieder in Bewegung überzugehen. Es können dadurch rasche Variationen der Stromstärke von 0 bis 200 Ampères eintreten, während das Mittel etwa 90 Ampères beträgt. Durch die Einschaltung von Accumulatorenbatterien erreicht man den Vorteil, dass die Maschine stets gleich belastet ist. Steigt nämlich der Kraftbedarf der Wagen über die Leistung der Primärmaschine, so arbeitet die Batterie mit derselben zusammen, sinkt sie dagegen unter die Leistung der Maschine, so fliesst die Differenz der Stromstärke in die Accumulatoren batterie, so dass diese geladen wird. Die Maschine läuft also stets mit ihrer normalen Leistung, d. h. unter den günstigsten Umständen.

Das Be- und Entladen der aus 300 Tudor-Elementen Nr. 110 von 245 Ampères-Stunden Kapazität bestehenden Accumulatoren-Batterie erfolgt durch den in Bd. XXI S. 94 u. Z. beschriebenen und dargestellten automatischen Zellschalter. Um die infolge der fortwährenden Regulierung verschieden entladenen Zellschalter-Elemente gleichmässig nachladen zu können, ist eine kleine, direkt mit einer Dampfmaschine gekuppelte Dynamo, Type F. I. Oerlikon von einer Leistung von 20 Ampères bei 150 Volt, oder von 30 Ampères bei 100 Volt aufgestellt. Für die Regulierung, Sicherheit und Kontrolle der Anlage dient eine grosse Anzahl von Apparaten, die auf zwei Schalttafeln angebracht sind, wovon die eine die für die Maschinen, die andere die für die Batterie erforderlichen Apparate enthält.

Der ganze elektrische Teil der Anlage, die elektrische Wagenausrüstung, Leitungen, Generatoren, einschliesslich der Dampfmaschinen und Rohrleitungen, ferner die Oberaufsicht und die Kontrolle über sämtliche übrigen Lieferungen und Arbeiten waren der Maschinenfabrik Oerlikon übertragen.

Am 8. dies fand unter ausserordentlichem Zudrang des Publikums die Betriebseröffnung der Strassenbahn statt. Kaum hatte sich ein Wagen entleert, so wurde derselbe von dem anstürmenden, fahrlustigen Publikum im nächsten Augenblick wieder bis zum Erdrücken gefüllt. Die Anlage hat sich bei dieser »Belastungsprobe« aufs Glänzendste bewährt. Die Wagen waren durch Guirlanden und Flaggen dekoriert und auch die Stadtteile, durch welche sich die Linie zieht, hatten sich in Festschmuck geworfen. Es geschah dies nicht ohne innere Berechtigung; denn die elektrische Strassenbahn wird jenen Quartieren der Stadt grosse Dienste leisten und erhebliche Vorteile bringen; schon in nächster Zeit wird sich die Bauhätigkeit daselbst bedeutend entfalten und eine nicht un wesentliche Steigerung des Bodenwertes ist jetzt schon eingetreten. Der Eröffnungstag fand durch eine Feier im Casino Hottingen einen fröhlichen Abschluss.

**Langensche Schwebebahn.** Ingenieur Eugen Langen in Köln ist kürzlich mit einem neuen Stadtbahn-System in die Öffentlichkeit getreten, welches er Schwebebahn nennt. Dasselbe hat gewisse Ähnlichkeiten mit den Seilbahnen oder Luftbahnen in gewerblichen Betrieben, auch mit der Lartigeschen einschienenen Bahn, ist aber am nächsten verwandt mit der elektrischen Stadtbahn zu St. Paul (Minnesota) in Nordamerika. Dort besteht die Bahn aus einer Reihe eiserner Gitterpfosten,