

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 8

Artikel: Geleisemuseum an der Ausstellung in Düsseldorf
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23410>

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: 21.02.2026

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

dürfte, so lange nicht angebaut ist, mit nur drei Sitzen kaum hinreichend sein. Die Anbaute selbst ist richtig gedacht und bringt nebst einer vermehrten Abortanlage, auch noch eine zweite Treppe. Hierdurch werden aber auch die Kosten des ohnehin luxuriös angelegten Baues, wesentlich erhöht und dürfte derselbe nicht unter 400000 Fr. (ohne Turnhalle) zu erstellen sein. Die Klassenzimmer sind auch hier durchaus richtig angelegt, ebenso Abritte und Gänge. Auch im Aeußern ist eine gewisse Verwandtschaft mit dem genannten Projekte zu finden. Auch in dieser Architektur bekundet der Verfasser eine grosse Fertigkeit in der Anwendung verschiedenster Motive. Eines aber ist ihm nicht gelungen, nämlich dem Gebäude in seinem, der Bergstrasse zugekehrten Aeußern, den ausgesprochenen Charakter eines Schulhauses zu geben. Mat hat vielmehr den Eindruck vor dem Rathause einer kleineren Stadt zu stehen.

Leider hat der Verfasser die nach Süd-Osten liegende Ansicht, die am allermeisten den Charakter des Gebäudes wieder geben könnte, nicht dargestellt. Es lässt freilich die vorhandene, nach dem Hofe hin liegende, Süd-West-Fassade ungefähr schliessen, wie der Verfasser sich die Süd-Ost-Fassade gedacht hat. Es fragt sich nur, ob dieselbe, bei ihrer respektablen Länge von 51,30 m mit den gleichen Motiven, wie bei der Süd-West-Fassade, nicht zu einformig geworden wäre, und da, nach der Nord-Ost-Fassade zu schliessen, Dachunterbrechungen, Giebel u. s. w. nicht angenommen sind, muss das fast vermutet werden. Die Turnhalle, deren Aeußeres als ganz gut bezeichnet werden kann, würde wohl besser etwas zurückgelegt und mit der Hauptfassade in gleicher Flucht liegend wirken.

Nachdem das Preisgericht eine nochmalige Vergleichung und eingehende Prüfung dieser acht Projekte vorgenommen hatte, wurde mit Einstimmigkeit beschlossen, folgende Projekte fallen zu lassen:

1. Nr. 14. Motto: «Fellenberg».
2. » 21. » «2 × 2 = 4».
3. » 37. » «X. Y. Z.».
4. » 64. » «Zwischen Limmat und Glatt».
5. » 81. » «Nemesis».

und verbleiben somit die Projekte:

1. Nr. 7. Motto: «„?“».
2. » 39. » «Süd-Ost-Licht».
3. » 50. » «Glatt».

Ebenfalls einstimmig wurde beschlossen folgende Preise zu erteilen: Dem Projekte mit dem Motto: «Süd-Ost-Licht» einen 1. Preis von 1200 Fr.

»	»	»	»	«Glatt»	»	2. »	»	800 »
»	»	»	»	«„?“»	»	3. »	»	500 »

Als Verfasser des mit dem 1. Preise bedachten Projektes ergab sich: Herr Ernst Fröhlicher, Architekt in Solothurn.

Als Verfasser des mit dem 2. Preise ausgezeichneten Projektes: Herr Sylvius Pittet, Architekt in La Chaux-de-Fonds und

Als Verfasser des Projektes, das den 3. Preis erhalten hat, die Herren Alfred Hässig & Friedrich Jenny, Architekten in Zürich.

Mit vollkommener Hochachtung

Die Preisrichter:

- A. Geiser.
E. Jung.
H. Reese.
E. Frei.
M. Scheifele.

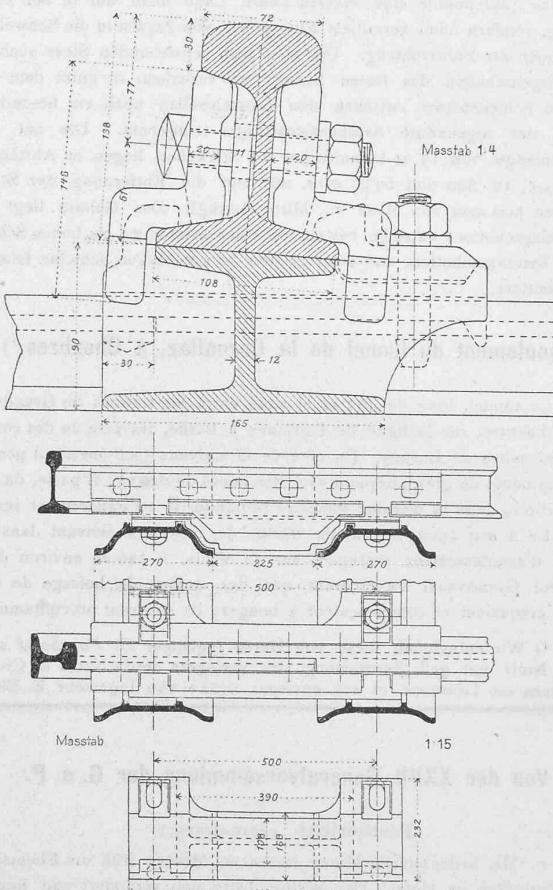
Oerlikon, den 19. Juli 1902.

Geleisemuseum an der Ausstellung in Düsseldorf.

Das Osnabrücker Geleisemuseum, das bereits auf der Weltausstellung in Chicago 1893, durch seine vollständige Darstellung der Entwicklung der Geleiseanlagen von deren allerersten Anfängen an Aufsehen erregt hat, hat sich auf der Düsseldorfer Ausstellung wieder eingefunden. Der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein zu Osnabrück, dem die schöne Sammlung gehört, hat von dieser die wichtigsten Stücke in einem einfachen Bilde zur Schau gestellt auf den im Juniheft von «Stahl und Eisen» besonders aufmerksam gemacht wird.

Wenn man diese Halle betritt, so stösst man gleich am Eingang auf ein Stück eines römischen Bohlenweges, von Tacitus «Pontes longi» benannt. Derselbe war um das Jahr 5 v. Chr. von Domitius als etwa 17 km langer römischer Heerweg durch das Dievenmoor bei Osnabrück erbaut worden und ist jetzt von einer bis zu 2 m dicken Moordecke überwachsen. Das in Düsseldorf aufgestellte Stück ist im Jahre 1892 ausgegraben worden. Von dem Podium am Eingange der Halle in die

letztere hinabsteigend, findet man sodann das Muster eines ursprünglichsten, aus dem 16. Jahrhundert stammenden hölzernen Geleises mit Weichen und Wagen, wie es in entlegenen Gegenden Ungarns noch unlängst als Grubenbahn in Gebrauch gewesen sein soll. Links davon liegt ein Stück der im Jahre 1776 von Merthyr-Tydfil nach Aberdare-Junction, Südwales, erbauten ersten Eisenbahn aus gusseisernen Winkelschienen auf steinernen Unterlagen, woran sich dann zwei andere der ältesten englischen Eisenbahnkonstruktionen reihen. Unter diesen ist die der ersten Lokomotivbahn von Stockton nach Darlington, auf der bekanntlich Stephenson 1827 die berühmte Probefahrt mit seiner Maschine «Rocket» ausführte. Auf der rechten Seite der Halle sind Musterstücke der ältesten deutschen Eisenbahnen Nürnberg-Fürth, Leipzig-Dresden und Berlin-Potsdam vorgeführt, womit die Illustration zu der ältesten Geschichte der Eisenbahnen abschliesst. Alle diese Stücke wie auch die sämtlichen der Neuzeit angehörigen Konstruktionen sind nicht etwa künstliche Nachbildungen, sondern sie sind der praktischen Verwendung nach kürzerer oder längerer Betriebsdauer entnommen und bieten dadurch für den Fachmann äußerst wichtige Anhaltspunkte zur Beurteilung ihrer Bewährung angesichts der für



Starkstoss-Oberbau der Bahn Osnabrück-Brackwede.

das Eisenbahngeleise in Betracht kommenden Beanspruchungen. Die linke Längsseite der Halle wird, von den Mustern der in Amerika, Belgien, England, Frankreich, Österreich, Russland und der Schweiz z. Zt. im Betriebe befindlichen Oberbau-Anordnungen eingenommen; auf besonderen Tischen daneben finden sich die losen Befestigungsteile, jedes einzelnen Geleisegestänges, sodass dem sachverständigen Techniker die eingehendste Untersuchung der hier vorliegenden Konstruktionen ermöglicht wird. In gleicher Weise ist auf der rechten Seite der Halle, vom hinteren Ende beginnend, eine Mustersammlung der in Bayern, Elsass-Lothringen, Württemberg und Preussen in Verwendung stehenden Systeme aufgebaut, wobei Preussen — der grossen Ausdehnung seines Staatsbahnnetzes angemessen — mit fünf verschiedenen Konstruktionen vertreten ist. Der mittlere Teil der Halle aber wird ausgefüllt durch die in je zwei Schienenlängen teils auf Holz, teils auf Eisenquerschwellen in Steinschlag verlegten Oberbaukonstruktionen des sogenannten «Starkstossgeleises», in welchem sich nach der Anordnung des Kommerzienrats Haarmann die verkörperte Zusammenfassung aller derjenigen Erfahrungen ausprägt, die bei den verschiedensten Oberbausystemen hauptsächlich in den letzten zehn Jahren sich anerkanntermaßen am besten bewährt haben. Die auf solche Weise erstrebte Ver-

besserung des Geleises findet sich aber keineswegs, wie die Benennung das zunächst annehmen lässt, nur in der Stossverbindung, wo je zwei Schienen zusammengefügt werden, d. h. an derjenigen Stelle, an der die Widerstandsfähigkeit des Geleises dem Eisenbahntechniker von jener die grösste Sorge gemacht hat, sondern sie erstreckt sich auch auf alle übrigen Teile des Gestänges, die in der neuen Anordnung durchweg eine bedeutende Verstärkung erfahren haben.

Der in der Mitte des Museums gezeigte Starkstoss-Oberbau ist auf der Strecke Hasbergen-Oesede der Bahn Osnabrück-Brackwede, die dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein zur praktischen Erprobung von Hauptbahn-Oberbau-Systemen dient, im Frühjahr d. J. verlegt worden. Die Schienen dieses Oberbaus (siehe Abb. S. 83) entsprechen bis auf die Stegstellung und die Stossverblattung der Normalschiene 8a der königl. preussischen Staatsbahnen. Die Schwellen sind 270 mm breit und 70 mm hoch bei 9 mm Deckenstärke; sie bestehen aus Flusseisen von 50 kg Festigkeit, während die Schienen aus solchem von mindestens 60 kg Festigkeit für den mm^2 gewalzt sind. Die Schwelle ist als Rippenschwelle ausgebildet; zwischen den beiden Rippen erhält an jeder Schienendruckstelle eine Zapfenplatte eine unverrückbare Lage nicht nur in der Fahrerichtung, sondern auch mittels Eingreifens von Zapfen in die Schwellendecke quer zur Fahrerichtung. Um aber dem schwelenden Stoss auch die guten Eigenschaften des festen Stosses zu verleihen, ist unter dem verblatteten Schienenstoss zwischen den Stosschwellen noch ein besonderer Träger, der sogenannte Schienenstossträger eingebaut. Die auf eine Schienelänge von 15 m kommenden 19 Schwellen liegen in Abständen von 693,5, 16 · 820 und 693,5 mm, während die Entfernung der Stosschwellen 500 mm von Mitte zu Mitte beträgt. Das Geleise liegt auf Steinschlagschotter; derselbe besteht aus einer unteren 20 cm hohen Schicht groben Bettungsschotters und einer oberen 10 cm starken Schicht feineren Stopfschotters.

Eboulement du tunnel de la Cornallaz, à Chexbres.¹⁾

Ce tunnel, long de 495 m et situé entre les stations de Grandvaux et de Chexbres, sur la ligne de Lausanne à Berne, traverse un des contreforts des monts de Lavaux. Du côté de Grandvaux (sud-ouest), il pénètre dans des bancs de grès, alternant avec des bancs de marne; il passe, du côté de Chexbres, dans la moraine glaciaire profonde. Il est entièrement revêtu.

Le 2 mai 1902, à 7 h. du matin, des ouvriers arrivant dans une galerie d'assainissement pratiquée sur la voûte, à 146 m environ de la tête côté Grandvaux, s'aperçurent que des cadres du boisage de cette galerie craquaient et commençaient à bouger; ils sortirent précipitamment.

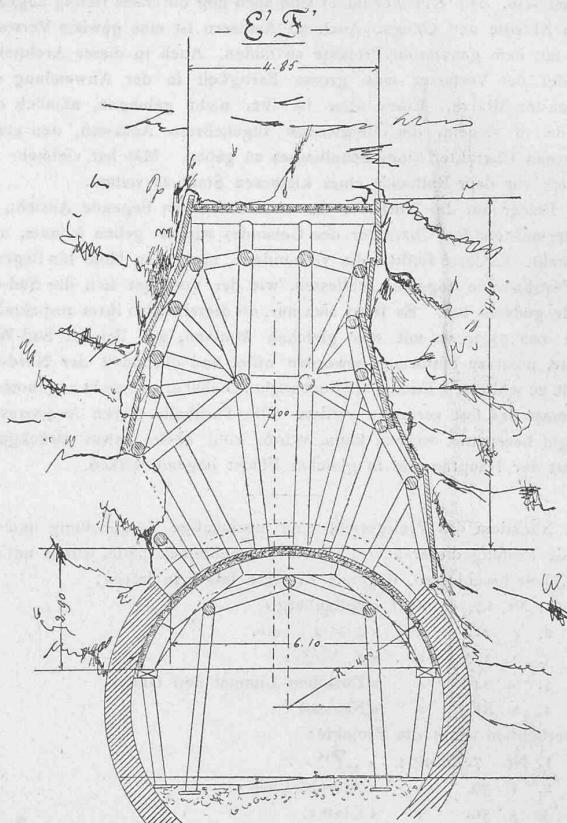
¹⁾ Wir entnehmen diese von Herrn Ingenieur E. Paschoud stammende Notiz mit gefl. Zustimmung des Verlegers den «Notes et Croquis techniques sur Lausanne et ses environs 1902» von Ingenieur E. Elskes.

Von der XXVII. Generalversammlung der G. e. P.

Festbericht. (Fortsetzung.)

r. Mit bedenklichen Minen sassen am Montag früh die Ehemaligen beim Frühstück im Hotel: Das Wetter hatte sich verändert und liess für die bevorstehende Seefahrt das Schlimmste befürchten. Und richtig, während wir noch in der Gare du Flon auf die Abfahrt warteten fielen die ersten Tropfen und bald darauf rauschte ein zünftiger Regen hernieder. Die Geschichte sah wirklich trostlos aus; aber mit Feldherrenblick erkannte unser Kommandant Veyrassat die Gefahr für den guten Humor der G. e. P., schnell stimmte er das schöne Lied an: «Hier sind wir versammelt zu löslichem Tun» und unter den Klängen dieses Hymnus fuhren wir in Gottes Namen durch das dunkle Loch nach Ouchy hinunter. Hier regnete es womöglich noch stärker und es war gut, dass uns der festlich beflaggte Dampfer gleich in seine schützenden Räume aufnahm. Für jene, die infolge zu späten Aufstehens zum Frühstück im Hotel keine Zeit mehr gefunden, waren die Tische gedeckt und Gelegenheit geboten, in bequemster Weise das Versäumte nachzuholen. Andere, die nicht so leichtsinnig gewesen, wie auch der Berichterstatter fanden indessen Zeit, das prächtige neue Schiff in allen Teilen zu besichtigen. Es war die «Lausanne», ein in den Jahren 1900—1901 von Brüder Sulzer erbautes Salonboot von 54,00 m Länge, 6,75 m Breite und 1,35 m Tiefgang. Die Maschine ist am Hochdruck-Zylinder mit Ventil- und am Niederdruck mit Schiebersteuerung versehen; sie verleiht dem Schiffe, bei Abgabe von 560 ind. P.S. mit 48 Touren in der Minute laufend eine Geschwindigkeit von 26 km, wobei 380 kg Briquetts in der Stunde verbraucht werden. Die Geschwindig-

A peine étaient-ils sortis que des moellons se détachèrent de la voûte, suivis bientôt d'un effondrement de la calotte avec chute de gros blocs de rocher. Pendant toute la journée, les chutes de blocs continuèrent à intervalles plus ou moins rapprochés, et le tunnel fut bientôt complètement obstrué sur une longueur que les premiers mesurages fixèrent à 14 m à la



Attachment des boisages.. — Coupe E' F'. — Echelle 1 : 175.

base de l'éboulis, mais qui s'étendit encore les jours suivants, des chutes de blocs continuant à se produire, grâce à un temps excessivement pluvieux.

Lorsqu'on put pénétrer dans la cloche qui s'était formée au-dessus de la voûte, on constata qu'on se trouvait dans une faille où les bancs de rocher, interrompus, étaient remplacés par un amas de gros blocs, et on se rendit compte de la cause déterminante de l'accident. Des eaux, péné-

keit kann, wie die offizielle Probefahrt erwiesen hat, leicht bis $28\frac{1}{2}$ km gesteigert werden. Gespeist wird die Maschine durch zwei Kessel von zusammen 192 m^2 Heizfläche mit Schmidtschen Ueberhitzern von 48 m^2 Fläche. Die kleine Dynamomaschine, die den zur Beleuchtung des Schiffes nötigen Strom liefert, wird durch eine zehnpferdige De Laval-Dampfturbine angetrieben. Die Ausstattung des Bootes ist eine mustergültige und sowohl der geräumige, behaglich eingerichtete Salon, wie auch die Räumlichkeiten auf Oberdeck und im Vorderteil des Schiffes lassen es für festliche Anlässe wie der heutige, besonders geeignet erscheinen. — Mittlerweile hatte der Regen aufgehört, so dass man sich trotz des heftigen Windes auf Deck aufhalten konnte. Die Fahrt ging zuerst quer über den See nach Evian-les-Bains zu, vor welchem stattlichen Badeorte wir stolz abschwenkten, um dicht am savoyischen Ufer gegen das obere Ende des Sees hinauf zu fahren. Es war eine prächtige Fahrt auf dem stark bewegten, blaugrünen Wasser, den steilen, oft felsigen Ufern entlang, an den äußerst romantischen und malerischen Savoyarden-Nestchen Meillerie und St. Gingolph vorbei bis gegen Bouveret, wo wir wieder nach links, die Rhonemündung durchquerend gegen Villeneuve abschwenkten. Leider waren die Spitzen der Berge meist in den Wolken verborgen, deren Massen ihrerseits ein immer wechselndes imposantes Bild darboten. Um so lieblicher beschien die Sonne und da die Sonne das grüne felsige Ufer, an dem der grosse Kontrast mit dem schweizerischen Seegelände auffiel — sowohl was die Formation des Terrains, die Vegetation als auch den Charakter der zum Teil in Kastanienwäldern sich verlierenden Ortschaften anbetrifft. Auch an Villeneuve fuhren wir vorbei um direkt an dem nahen Schloss Chillon anzulegen, wo sich die Landung der G. e. P. über die schwankenden Bretter des mit Benutzung einer Segelbarke improvisierten Steges trotz des sehr bewegten Sees glücklich vollzog. Die also geretteten Argonauten wurden von den Bewohnern