

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 16

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

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

INHALT: Die Vesuvbahn. I. — Archivbau in Neuchâtel. (Schluss.) — Noch einmal die Düse der *de Laval*'schen Dampfturbine. — Miscellanea: Südafrikan. Bauwesen. Dachkonstruktion für Fabrikbauten. Das Schmelzen des Quarzes. Der Neubau des kgl. Staatsarchivs in Düsseldorf. Staatl. Regelung der Funkentelegraphie in Frankreich. Polizeiverordnung gegen Reklamschilder. Staubfreie Strassen durch Teer- oder Asphaltüberzug. Eisenbahnfachwissenschaftl. Vorlesungen in Preussen. Mannheimer Schloss. Telegr. Ver-

bindung mit Island. Bahnhofumbau in Thun. Der vierte Tag für Denkmalpflege. Der Schuhhof in Halberstadt. Eidg. Polytechnikum. S. B. B. — Konkurrenzen: Evangelische Kirche in Bruggen. Bebauungsplan für Florenz. — Literatur: Jahrbuch des Tessiner Ingenieur- und Architekten-Vereins. Geschichte der Baukunst. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

## Die Vesuvbahn.

Von E. Strub, Ingenieur in Zürich.

### I.

#### Einleitung.

Die Aufgabe der Erbauung einer Eisenbahn auf den Vesuv hat einen eigentümlichen Reiz; es ist eine Aufgabe, die in Europa unter ähnlichen Bedingungen nicht bald wieder an den Ingenieur gestellt werden könnte, denn,

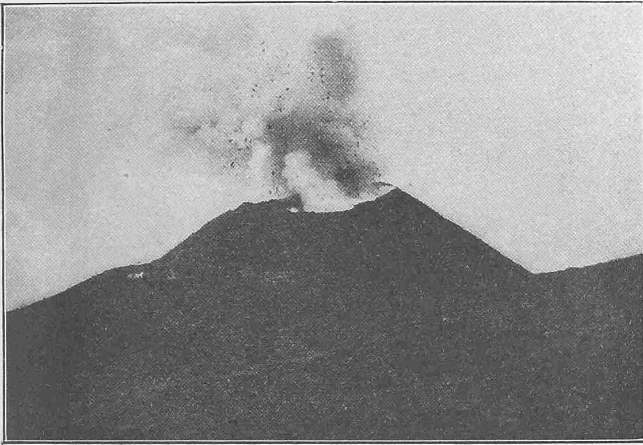


Abb. 1. Der Auswurfskessel des Vesuv mit Rauchsäule und Steinregen.

wenn auch der Vesuv nicht der einzige thätige Vulkan ist, können doch die andern, die weniger bedeutend und abgelegener sind, mit ihm nicht in Vergleich gezogen werden. Seine Lage in der fruchtbarsten Gegend Italiens, in der Nähe einer Grosstadt, die zu bedrohen er seit 3000 Jahren nicht aufgehört hat, machen ihn zum gefürchteten Feinde der Menschen, aber auch zum Gegenstand eines interessanten, immer neuen Studiums für den Gelehrten und den Naturfreund.

Immerhin scheinen bei flüchtiger Betrachtung des Ortes und des Terrains die Bedingungen für die Anlage einer Bahn weniger schwierig zu sein, als es sich bei näherer Prüfung herausstellt. Der Vesuv, als friedlicher, wenn auch, von Neapel aus gesehen, imposanter Aschenberg, macht mit seiner mehr oder weniger starken Rauchsäule, die vom Winde leicht geneigt ist, keinen abschreckenden Eindruck. Seine Abhänge sind sanft und gleichmässig; bis zu einer gewissen Höhe strecken noch Pinien oder Kastanienbäume ihre Wipfel in die klare Luft und weisse, vereinzelte Häuser heben sich vom dunkeln Grunde. Im Vergleich mit den andern Bergen der Campagna hat er eine bedeutende Höhe und man ist in der heutigen Zeit unwillkürlich geneigt zu fragen, warum nicht schon längst eine Eisenbahn ein solches Naturwunder dem Besucher zugänglicher gemacht habe.

Obwohl es eigentlich ausser dem Rahmen eines technischen Aufsatzes liegt, mögen die Leser mir doch, in Hinsicht auf den allezeit interessanten Gegenstand gestatten, noch einmal vom Bureau Cook aus die Reise auf den Vesuv in der alten Weise mit dem Wagen zu machen, bevor die Eisenbahn alle zufälligen Begegnisse, aber auch alle Hindernisse aufhebt.

Werfen wir zuerst einen Blick auf die geräumige Piazza dei Martiri in Neapel. Es entwickelt sich da in den Morgenstunden ein reges Leben, das man mit Verwunderung betrachtet. Unzählige Wagen stehen in Reihen geordnet vor dem Bureau Cook; je drei kräftige Pferde sind vorgespannt und auf dem hohen Bock tront der Kutscher, der sich von seinen andern Kollegen wohl durch seine bessere Kleidung und sein ruhigeres Benehmen unterscheidet; aber auch ihm leuchtet der Spitzbube aus den Augen. Reisende aller Nationen suchen die geräumigen Wagen ab, um sich den besten Platz zu sichern oder beobachten sorgenvoll den Himmel, der auch in Neapel nicht immer blau ist. In dem Gedränge tauchen da und dort die viel beschäftigten Angestellten von Cook auf, die in allen Sprachen alle und jede Auskunft geben sollen. Arme Menschen! Der Amerikaner will nicht neben dem Engländer sitzen, der Franzose scheut den Deutschen und nur die Italiener sind gewöhnlich mit ihren Plätzen zufrieden, indessen die Angestellten noch keine Ruhe bekommen. Vorzüglich müssen sie sich aufs Wetter verstehen und alle Launen der Reisenden ob dieser wechselnden Glücksgöttin aushalten. Doch können sie heute die Bise nicht verscheuchen und morgen den Rauch nicht gerade wie eine Kerze auffahren lassen; sie sind daran unschuldig, dass der Scirocco weht und keine schattenspendende Baumallee sich bis zum Kraterrand erstreckt. In Anbetracht der willkürlichsten, einander durchkreuzenden Begehren, die wie ein Hagelschauer auf die Piazza niederprasseln, erinnert man sich des grossen Goethe, der in seiner italienischen Reise so schlicht erzählt, dass er zu Fuss den Vesuv zwei oder dreimal erklettert habe und glücklich darüber war, diesen merkwürdigen Berg in der Nähe und mit Musse ansehen zu können. Das erste Mal war wegen des dichten Rauches nichts zu sehen, aber er meinte dennoch zufrieden, er wisse doch jetzt, wie schlecht es sich in solcher Atmosphäre Atem schöpfen lasse!

Der Wagen gelangt bald in die Via di Chiaja,



Abb. 2. Personenwagen der alten Vesuv-Seilbahn.

die eine der lärmendsten und volkreichsten Strassen Neapels ist. Man hat da Gelegenheit zu mancherlei Betrachtungen, die begünstigt werden durch die Enge der Strasse, durch die sich das Fuhrwerk nur mühsam durchwindet. Hier, ebenso wie auf dem Toledo entfaltet sich das reiche Leben der Stadt, umtost der Lärm die Neuangekommenen. Sorg-