

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 5

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: 10.07.2025

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

Maximalbreite . . .	2765 mm	Locomotive mit 100
Maximalhöhe (Kamin)	4175 "	mm kaltem Wasser
Tender:		über der Feuerbüch-
Länge ohne Puffer . .	4245 "	decke
Länge mit Puffer . .	4845 "	38200 kg
Maximalbreite (Fuss-		Tender:
tritte)	2880 "	Leer
Gesamtlänge d. Loco-		8800 "
motive und Tender .	13135 "	Fassungsraum für
		Wasser
		9000 "
		Fassungsraum f. Kohle
		3000 "
		Ausgerüstet
		20800 "
		Locomotive und Tender:
		Leer
		43600 "
		Ausgerüstet
		59000 "
F. Gewichte.		
Locomotive leer . .	34800 kg	
Gewichtsvertheilung auf die		
Locomotivachsen	leer	mit Wasser
Laufachse	7500 kg	8400 kg
Vordere Kuppelachse	9000 "	10100 "
Triebachse	9300 "	9900 "
Hintere Kuppelachse	9000 "	9800 "
Summa wie oben	34800 kg	38200 kg

Zürich, 26. Januar 1887.

Hauser.

Miscellanea.

Drahtseilbahn auf den Bürgenstock. Auf die in unserer letzten Nummer enthaltene kurze Notiz über obgenannte Unternehmung sind wir mit zwei Zuschriften beehrt worden.

1. Mit einem Brief unseres Collegen, Ingenieur R. Abt, dato in Luzern, worin er u. A. schreibt: „Die Länge ist nicht 850 m, die Steigung nicht gleichmässig und nicht 55 %, die Spurweite nicht 70 cm; es ist keine Dampfmaschine und kein Gasmotor vorgesehen.“ Im Fernern beklagt sich Herr Abt über die dem technischen Inspectorat „unterschobene“ Aeusserung, betreffend die nicht ganz geradlinige und einspurige Anlage der Bahn und theilt mit, dass er sich desswegen mit dem Chef des schweiz. Eisenbahndepartements in Verbindung gesetzt habe.

2. Mit einem Schreiben des technischen Inspectorates folgenden Inhalts: „Die Notiz über die Drahtseilbahn auf den Bürgenstock („Schweiz. Bauzeitung“, 22. Januar 1887, Seite 27) hat zu einer Reclamation des Herrn Ingenieur Roman Abt Anlass gegeben. Wir nehmen daher keinen Anstand, hiemit Folgendes zu erklären:

„A. Die oben erwähnte Notiz ist nicht vom technischen Bahn-Inspectorat der Bauzeitung mitgetheilt worden.

„B. Das eigentliche Bauproject der betreffenden Drahtseilbahn ist noch nicht in definitiver Form dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt worden, folglich ist die Prüfung und Begutachtung desselben durch das technische Inspectorat auch nicht abgeschlossen.“

Dem gegenüber erlauben auch wir uns zu erklären, dass die be-
anstandete Notiz directe weder vom technischen Inspectorat noch von
irgend einem Beamten des Bundes herrührt, dass dieselbe aber trotzdem
aus dem Bundesrathshaus stammt. Wir setzen voraus, dass dem Chef
des schweizerischen Eisenbahn-Departements die bezügliche Notiz nicht
so ganz unbekannt sein sollte, denn der Grundtext dazu ist unzweifel-
haft in seiner eigenen Kanzlei verfasst und von ihm genehmigt wor-
den. In der vom schweizerischen Bundesrath am 10. December 1886
erlassenen, vom Nationalrath am 17. und vom Ständerath am 23. glei-
chen Monats ratificirten Botschaft (vide Bundesblatt No. 52, Seite 1265
und folgende) heisst es nämlich wörtlich:

„Das projectirte Tracé besteht aus zwei geradlinigen Schenkeln,
die in der Mitte durch eine Curve von 150 m Radius verbunden sind.
Das technische Inspectorat des Eisenbahndepartements erachtet dieses
Tracé für ungünstig gewählt, indem dasselbe in der Mitte der Bahn
eine zu starke Ablenkung des Seils bedinge.

„Die Bahn erhält eine horizontale Länge von 850 m und eine
gleichmässige Steigung von 55 %. Sie soll mit einer Spurweite von
circa 70 cm und eingleisig, jedoch mit der nöthigen Ausweichung in
der Mitte erstellt werden. Das technische Inspectorat bezeichnet in
seinem Bericht die einspurige Anlage als unzweckmässig und em-
pfehl, wie bei den meisten (?) anderen Seilbahnen der Schweiz, auf
der ganzen Länge zwei Geleise zu erstellen.

„Als Betriebsmotor war zunächst nur Wassergewicht vorgesehen,
während in einem Nachtrag vom 27. November für den Fall, dass die
Beschaffung des nöthigen Betriebswassers mit zu grossen Schwierig-
keiten und Kosten verbunden sein sollte, zur Erzeugung der Betriebs-

„kraft ferner ein Gasmotor oder eine stationäre Dampfmaschine in
Aussicht genommen ist.“

* * *

Die Aufregung des verehrten Chefs des schweizerischen Eisen-
bahndepartements über allfällige unerlaubte Berichterstattungen aus dem
Bundesrathshaus ist also diesmal eine unberechtigte. Wenn aber wieder
einmal in Bern eine solche Reihe unrichtiger Angaben gedruckt, vom
Bundespräsidenten unterzeichnet und von beiden eidgenössischen Räten
ratificirt werden, so mögen die dadurch Betroffenen in Zukunft an rich-
tiger Stelle reclamiren und nicht bei der

Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“.

Die Strasseneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach Lancy,
welche den HH. Dupont-Buèche und Genossen in Genf concessionirt
wurden, können als eine Erweiterung des dortigen Strassenbahn(Dampf-
tramway)-Netzes betrachtet werden. In gleicher Weise, wie die im
Sommer letzten Jahres concessionirte Schmalspurbahn Genf-Veyrier
(Bd. VIII, No. 1 und 2) sollen auch diese Bahnen eine Reihe mehr oder
weniger von Genf entfernter Ortschaften mit der Hauptstadt verbinden.
Die Linie Genf-Bernex ist 6.6 km, die Linie Genf-Lancy 3.4 km lang.
Spurweite 1 m. Auf beiden Linien kommen Steigungen von etwa 5 %
und Minimalradien von 50 m vor. Die Concessionsbedingungen sind die
bekannten. Sitz des Unternehmens ist Genf.

Theaterbrände. In einer interessanten statistischen Zusammen-
stellung, die der Feuerwehr-Techniker J. Gilardone in Hagenau kürzlich
herausgab, wurde u. A. auch darauf hingewiesen, wie stark die Zahl
der Theaterbrände seit dem grossen Unglücksfall beim Ringtheater in
Wien im Abnehmen begriffen ist. Während im Jahr 1882 noch 25 Theater-
brände vorkamen, hat sich diese Zahl in den nachfolgenden vier Jahren
successive auf 22, 10, 8 und 6 vermindert, woraus der Einfluss der seit
1881 überall ergriffenen, besonderen Schutzmassregeln unverkennbar
hervorgeht.

Redaction: A. WALDNER
32 Brändchenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Referat über die 6. Sitzung vom 19. Januar 1887.

1^o Berichterstattung des Herrn Prof. Fr. Bluntschli über die
Preisbewerbung für ein Museum der schönen Künste in Genf.

Der Gefälligkeit der Genfer Stadtbehörden verdankt der Verein
die heutige Ausstellung der preisgekrönten Entwürfe für ein Museum
der schönen Künste in Genf, zu welcher Herr Prof. Fr. Bluntschli in
entgegenkommender Weise das Referat übernommen hat. Hinsichtlich
weiterer Mittheilungen über diese Concurrenz kann auf Bd. VII S. 144,
149, 156, 157 und Bd. VIII S. 30, 72, 98, 110, 119, 126, 131, 137 und
144 der „Schweiz. Bauzeitung“ verwiesen werden.

Der Herr Referent theilt in kurzen Zügen das Programm mit
und hebt die Vorzüge desselben hervor bezüglich der Bestimmungen
über die räumlichen Bedürfnisse, die sehr zweckmässig ohne nähere
Detailirung gegeben wurden, so dass den Concurrenten viel Spiel-
raum blieb.

Bezüglich des Masses der Anforderungen an Zeichnungen wird
bemerkt, dass dieselben im Ganzen richtig waren, nur war es unnöthig,
eine Façade im Masstab 1:100 zu verlangen, da dieser Masstab zu
gross ist und den Concurrenten unnöthige Arbeit macht, es hätte der
gleiche Masstab 1:200 auch für diese Façade genügt. Ferner würde
es sich für spätere Fälle empfehlen, von den Concurrenten einen Si-
tuationsplan zu verlangen, eingezeichnet in den gedruckten Situations-
plan des Programmes, da hiedurch eine raschere Orientirung ermög-
licht wird. Die Haupträume in dem projectirten Gebäude sind für
Malerei, Bildhauerei und decorative Künste bestimmt. Für die Gemälde-
sammlungen sind die grossen Säle 11—12 m breit und mit Oberlicht
verlangt, die Cabinete mit 5—6 m Wandfläche mit Oberlicht oder Seiten-
licht; letzteres zieht der Herr Referent dem ersteren für die kleinen
Räume vor. Für die Sculpturen sind Galerien mit einfallendem Licht
von 45°, für die decorativen Künste Säle oder Galerien mit seitlichem
Licht gefordert. Im Erd- oder Untergeschoss sollen die Sammlungen
von Gypsabgüssen, Ateliers für Reproduktionen etc. untergebracht wer-
den, ebenso sollen im Gebäude an zweckmässiger Stelle 1—2 Säle für
den Director und die Museumscommission, schliesslich eine Wohnung
für den Abwart Platz finden.

Laut Programm waren zu dieser Concurrenz ausser Schweizern
nur die fremden Architekten, welche in Genf wohnen, zugelassen; man