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. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 17.05.2025

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

Maximalbreite . . .	2765 *mm*	Locomotive mit 100 *mm* kaltem Wasser über der Feuerbüchsdecke	38200 *kg*
Maximalhöhe (Kamin)	4175 „	Tender:	
Tender:		Leer	8800 „
Länge ohne Puffer .	4245 „	Fassungsraum für Wasser	9000 „
Länge mit Puffer . .	4845 „	Fassungsraum f. Kohle	3000 „
Maximalbreite (Fusstritte)	2880 „	Ausgerüstet	20800 „
Gesammtlänge d. Locomotive und Tender .	13135 „	Locomotive und Tender:	
		Leer	43600 „
		Ausgerüstet	59000 „

F. **Gewichte.**

Locomotive leer . . 34800 *kg*

Gewichtsvertheilung auf die Locomotivachsen	leer	mit Wasser
Laufachse	7 500 *kg*	8 400 *kg*
Vordere Kuppelachse	9 000 „	10 100 „
Triebachse	9 300 „	9 900 „
Hintere Kuppelachse	9 000 „	9 800 „
Summa wie oben	34 800 *kg*	38 200 *kg*

Zürich, 26. Januar 1887. *Haueter.*

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 obenerwähnte 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 beanstandete Notiz directe weder vom technischen Inspectorat noch von irgend einem Beamten des Bundes herrührt, dass dieselbe aber trotzdem *aus dem Bundesrathshaus* stammt. Wir setzten voraus, dass dem Chef des schweizerischen Eisenbahn-Departements die bezügliche Notiz nicht so ganz unbekannt sein **sollte**, denn der Grundtext dazu ist unzweifelhaft *in seiner eigenen Kanzlei* verfasst und von ihm genehmigt worden. In der vom schweizerischen Bundesrath am 10. December 1886 erlassenen, vom Nationalrath am 17. und vom Ständerath am 23. gleichen 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„pfiehlt, 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 Eisenbahndepartements 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 Räthen ratificirt werden, so mögen die dadurch Betroffenen in Zukunft an **richtiger** Stelle reclamiren und nicht bei der

Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“.

Die Strasseneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach Lancy, welche den HH. Dupont-Bueche und Genossen in Genf concessionirt wurden, können als eine Erweiterung des dortigen Strassenbahn(Dampftramway)-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 Zusammenstellung, 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 Theaterbrände 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 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architecten-Verein.

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

1° *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 Detaillirung gegeben wurden, so dass den Concurrenten viel Spielraum 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 Situationsplan zu verlangen, eingezeichnet in den gedruckten Situationsplan des Programmes, da hiedurch eine raschere Orientirung ermöglicht wird. Die Haupträume in dem projectirten Gebäude sind für Malerei, Bildhauerei und decorative Künste bestimmt. Für die Gemäldesammlungen sind die grossen Säle 11—12 *m* breit und mit Oberlicht verlangt, die Cabinete mit 5—6 *m* Wandfläche mit Oberlicht oder Seitenlicht; 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 Reproductionen etc. untergebracht werden, 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 Architecten, welche in Genf wohnen, zugelassen; man