Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 16

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 Reklameschilder. Staubfreie Strassen durch Teer- oder Asphaltüberzug. Eisenbahnfachwissenschaftl. Vorlesungen in Preussen. Mannheimer Schloss. Telegr. Verbindung 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,

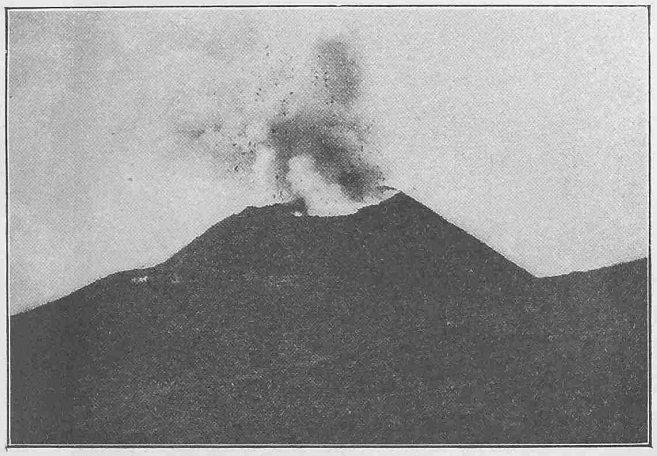

Abb. 1. Der Auswurfskessel des Vesuv mit Rauchsäule und Steinregen.

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 Bocke 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 nieder prasseln, 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,

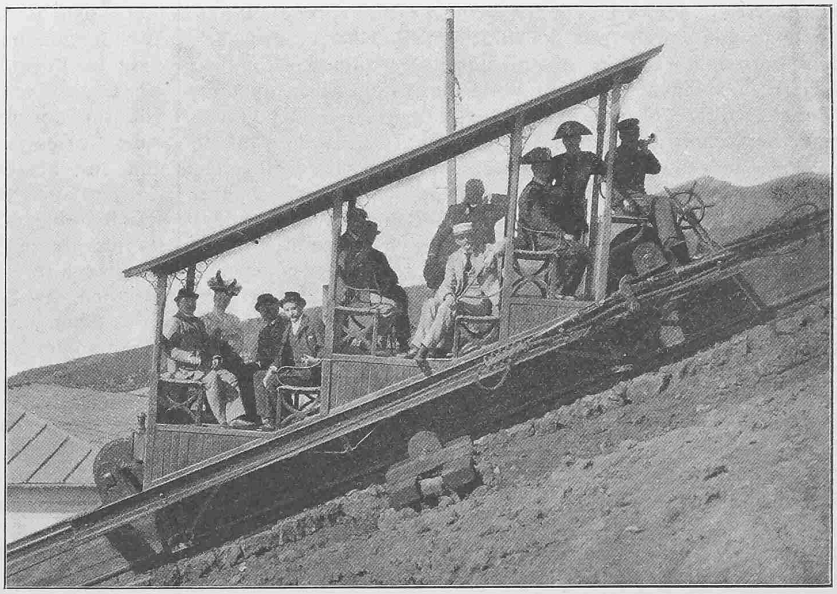

Abb. 2. Personenwagen der alten Vesuv-Seilbahn.

die eine der lärmendsten und volksreichsten 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-