

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 9

## 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:** 24.12.2024

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

sind keine vorhanden, ausser den Contre-Curven bei der Kreuzung; diese erhalten einen Radius von 75 m.

An *Kunstbauten* sind vorgesehen: Ein *Tunnel* von ca. 40 m Länge, welcher auch die neuangelegte Strasse im Rohrdorf'schen Gute überführt. — Der *Einschnitt*, zum Theil mit Stützmauer; gemauerten *Abzugsgräben* längs der ganzen Bahn; ein *Wasserreservoir* am oberen Ende; und eine *eingemauerte Seilrolle*.

*Hochbauten*: Die Stationen werden möglichst einfach erstellt und dienen bloss zum Schutze der Angestellten und Passagiere beim Ein- und Aussteigen.

*Rollmaterial*: Zwei Personenwagen mit Raum für je 40 Personen im Maximum.

Der *Betrieb* soll im Allgemeinen derselbe sein, wie bei Territet-Glion und der Giessbachbahn; die zwei Wagen sind durch ein Drahtseil verbunden, welches über eine Seilrolle läuft. Die *bewegende Kraft* ist Wasser, welches in den absteigenden Wagen eingefüllt wird, um ihm das nöthige Uebergewicht zu geben.

Es dürfte sich, in Anbetracht des zu erwartenden lebhaften Verkehrs auf dieser Strecke, rathsam erweisen, diesen unteren Theil der Bahn von vornherein zweigeleisig anzulegen.

II. Die obere Abtheilung hat mit der unteren die Station beim Polytechnikum gemein, welche als Umstiegstation zu betrachten ist; sie wird auf eiserne Balken gestellt. — Die Bahn geht „à niveau“ über die Polytechnikums-Strasse, benutzt die Tannengasse mit 3% Steigung, kreuzt die Rämistrasse „à niveau“ und wendet sich in einer Contrecurve um die land- und forstwirtschaftliche Schule herum in den Schmelzberg; hier beginnt eine Steigung erst von 9,3%, dann von 17,48% bis zum Plateau von Beau-Séjour, wo eine Station placirt wird. Die Hochstrasse auf dem Plateau wird wieder „à niveau“ gekreuzt und letzteres mit 4,3% Steigung überschritten; endlich gelangt man vermittelst zwei Steigungen von 10,82 und 21% durch den Mittelberg bis zur Endstation auf dem Zürichberg.

	B.-Séjour	Höhe	Total
die wirkliche <i>Bahnlänge</i> . . . . . m	713,50	516,50	1230
die horizontale „ „ . . . . . „	710	510	1220
die <i>Höhendifferenz</i> . . . . . „	60	57	117

*Curven*. Der Minimalradius von 75 m kommt nur bei der Ausweichestelle zur Anwendung, welche unterhalb der Station Beau-Séjour fällt, die beiden Curven bei der Rämistrasse erhalten 150 m Radius und sind durch eine Gerade von 30 m getrennt; der Bogen im Schmelzberg hat 300 m Radius. *Spurweite* gleich 1 m. Die Bahn ist gleichfalls *eingeleisig* mit einer Zahnstange für die Bremse in den starken Steigungen vom Schmelz- und Mittelberg.

*Hochbauten*. Einfache Stationen zum Schutze des Personals und des Publikums, ein Wagenschuppen und Maschinenhaus, letzteres aus Stein gebaut.

*Kunstbauten* sind auf dieser Strecke nur unwesentlich, da sich die Bahn ganz dem Terrain anschmiegt; kleinere Wasserableitungen und Dohlen, sowie Strassenübergänge.

*Rollmaterial*: Sechs Personenwagen mit Raum für je 40 Personen im Maximum und drei Gepäckwagen.

Als *bewegende Kraft* dient eine stationäre Dampfmaschine, welche die Gewichts-differenz zwischen dem auf- und absteigenden Zuge ausgleicht.

*Betrieb*. Die Bahn wird als Seilbahn betrieben mit einem kontinuierlichen Seil, um auf den fast horizontalen Strecken die Wagen vorwärts zu bewegen. Sie hat somit einige Aehnlichkeit mit den in Bd. I, No. 3 dieser Zeitschrift beschriebenen Cabelbahnen. Durch ein System von Rollen wird das Seil gefasst und bewegt; unten wird es durch eine Spannrolle festgehalten, bei den Strassenübergängen auf Leitrollen durch einen engen Schlitz unter der Strasse geführt, so dass für gewöhnlich der Passanten- und Fuhrverkehr ungehindert stattfinden kann. — Für diese zweite obere Abtheilung der Bahn behalten sich die Concessionäre vor, eventuell an Stelle des Seilbetriebes, den Betrieb mittelst Zahnradlocomotive treten zu lassen.

## Miscellanea.

Der Verein schweizerischer Bauunternehmer (vide No. 6 d. Bl.) hat am 19. dies seinen Vorstand wie folgt bestellt: HH. Passavant-Ise-  
lin, Thonwaarenfabricant in Allschwyl bei Basel; Ritter-Egger, Bau-  
meister in Biel, Hans Lüscher, Säger in Aarburg; Ing. Weinmann in

Winterthur; W. Schwarzenbach, Cementier in Zürich; J. H. Stapfer, In-  
haber eines mech. Baugeschäftes in Horgen; Gräser-Schweizer, Kunst-  
schlosser in Rheinau; Spenglermeister Busch in Zürich; Emil Frei in  
Firma „Frei und Jacobs“ in Aussersihl und Redacteur J. H. Hux in  
Zürich. Der Letztere wurde zum Generalsecretär des Vereins ernannt.

**Gaskraftmaschinen.** Am 30. Januar hat das deutsche Reichs-  
gericht in Leipzig ein Urtheil gefällt, das für die Construction von Gas-  
motoren von grosser Bedeutung ist. Nach demselben wurde der wesent-  
lichste Theil der Patentansprüche der Deuzer Gasmotoren Fabrik zurück-  
gewiesen, bezw. aufgehoben.

**Eisenbahn von Maloja nach Samaden.** Als Fortsetzung der im  
December vorigen Jahres concessionirten Schmalspurbahn von Casta-  
segna nach Maloja verlangen die HH. Baumeister Kuoni und Consorten  
die Concession für eine Eisenbahn von Maloja nach Samaden im Ober-  
Engadin.

**Electriche Beleuchtung in Luzern.** Die Herren Gebrüder Troller  
& Co. in Luzern erhielten vom Stadtrath die Bewilligung zur Installation  
einer electriche Beleuchtungsanlage in Luzern.

**Der deutsche Verein für Fabrication von Ziegeln, Thonwaaren,  
Kalk und Cement** hält gegenwärtig seine Jahresversammlung in Berlin ab.

## Concurrenzen.

**Denkmal in Sempach.** Auf eine an uns gerichtete Anfrage aus  
Luzern. d. d. 25 Februar, können wir die beruhigende Zusicherung  
geben, dass das C. C. des schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins den auf  
Seite 19 d. B. veröffentlichten Artikel 6 der Concurrenzbedingungen,  
lautend: „Die Berechtigung zur Ausstellung der sämtlichen Projecte  
nach erfolgter Beurtheilung durch die Jury bleibt vorbehalten“, dahin  
interpretirt, dass **unbedingt** eine öffentliche Ausstellung stattfinden wird.

**Städtisches Museum in Metz.** Zur Erlangung von Entwürfen für  
den Erweiterungsbau des städtischen Museums zu Metz wird vom dor-  
tigen Bürgermeisterei-Amt eine öffentliche Preisbewerbung ausgeschrieben.  
Termin: 1. Juni a. c. Es werden drei Preise im Gesamtbetrag von  
4000 Mark vertheilt. Im Preisgericht sitzen fünf Verwaltungsbeamte und  
vier Architekten, nämlich: Paul Wallot in Berlin, Ministerialrath Pavelt  
in Strassburg, alt Stadtbaumeister Demogot und Dombaumeister Tornow  
in Metz. Programm und Situationsplan können beim dortigen Bürger-  
meistereiamt bezogen werden.

**Rathhaus in Stollberg.** Die Stadt Stollberg im Erzgebirge schreibt  
unterm 12. dies zur Erlangung von Entwürfen für ein Rathhaus eine  
öffentliche Preisbewerbung aus. Termin: 15. April. Preise 900 und  
600 Mark. Näheres ist bei Herrn Stadtrath Schomberg daselbst zu  
erfahren.

## Necrologie.

† **A. de Gottrau.** — Le 18 Février est mort à Fribourg Monsieur  
Antoine de Gottrau, peintre-artiste, membre de la société fribourgeoise  
des Ingénieurs et Architectes. Mr. Gottrau a suivi les cours de l'école  
des Beaux-Arts à Paris. Il fut élève du peintre bien connu Grosclaude  
et a laissé quelques honnes toiles. — Mr. Gottrau était une physionomie  
originale et sympathique. C'était le type de cet esprit patriarcal et hospi-  
taller que l'on ne rencontre plus de nos jours!

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Société vaudoise des ingénieurs et architectes.

Dans le courant de décembre nous avons eu une exposition des  
plans primés au concours pour une école supérieure de jeunes filles à  
Lausanne.

MM. Bezencenet et Mauerhofer, auteurs des deux premiers projets  
primés ont bien voulu donner toutes les explications nécessaires. Il est  
à regretter que, cette fois encore, la Municipalité de Lausanne n'ait pas  
cru pouvoir se conformer aux vœux formulés par la Société des ingé-  
nieurs et des architectes suisses en nommant le jury à l'avance, afin de  
le faire participer à l'élaboration du programme.

Une assemblée plus nombreuse se réunissait le samedi 18 février  
dernier à l'Hôtel Beau-Site pour écouter un intéressant rapport de M.  
John Landry, architecte à Yverdon, sur le concours ouvert en 1885 à  
Zurich par MM. les frères Schindler pour obtenir des types de