

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

Artikel: Dreigekuppelte Personenzugs-Locomotive der Schweizerischen Nordostbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14344>

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: 09.01.2025

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

Der Werth k entspricht der Anzahl kg , welche — per cm^2 der Bettung aufgebracht — eine Einsenkung von 1 cm hervorruft; dieser Werth beträgt — nach Baumeister Fuchs — für losen sandigen Schotter 0,6; Winkler setzt, auf Grund der Versuche v. Weber's als Minimum 2,24. Wir setzen $k = 1,7$, damit $C = k \cdot b = 18$ werde, wie Fuchs annahm und weisen darauf hin, dass α_1 mit $\sqrt[4]{C}$ wächst, also erhebliche Schwankungen im Werthe von C nur geringe Veränderungen der Werthe von α_1 hervorrufen.

Zur Erleichterung der Benutzung seiner Formeln hat Herr Fuchs eine Hülftabelle berechnet, welche für jedes α_1 den Factor angibt, mit welchem $G \cdot L$ multiplicirt werden muss, um M zu ergeben; α_1 muss gerechnet werden.

Es ergibt sich nun;

$$\frac{C}{EJ} = \frac{18}{1000 \cdot 2200000} = \frac{0,82}{10^8}; \quad \sqrt[2]{\frac{C}{EJ}} = \frac{0,906}{10^4} \text{ und}$$

$$\sqrt[4]{\frac{C}{EJ}} = \frac{0,952}{10^2} = 0,00952$$

$$\cos \frac{\pi}{4} = 0,707 \quad \alpha_1 = \frac{L}{2} \cdot 0,707 \cdot 0,0095 = \frac{L}{2} \cdot 0,067$$

also für L (cm)	=	300	360	400
α_1	=	1,005	1,206	1,407

hiefür erhält man, durch Interpolation in die Tabellenwerthe, den Factor

von GL	zu	0,081	0,0795	0,076
also M	=	121 300	143 100	159 600
und daraus ρ	=	780	920	1,030

Da nun die Elasticitätsgrenze von Gussstahl bei 4500 kg per cm^2 liegt und bei Strassenbahnen — in Folge der geringen Fahrgeschwindigkeit und des viel kleineren Locomotivgewichtes — die Centrifugalkraft und die seitlichen und lothrechten Stösse der Maschine in viel geringerem Masse als bei Hauptbahnen die Beanspruchungen (welche durch die Radlasten hervorgerufen werden) vermehren, so kann als Resultat der Rechnung der sehr wichtige Schluss gezogen werden: **Dass**, in Bezug auf Tragfähigkeit — eine zweckmässige Schienenstossverbindung und (nicht zu starke) Schienenstossunterstützung vorausgesetzt — für **Strassenbahnen** mit nicht mehr als 5 t Raddruck, das Einlegen kräftiger Normalbahnschienen in den Strassenkörper genügt, also **Langschwellen und Querschwellen entbehrlich sind**.

Ein solcher Oberbau ist in erster Anlage und im Unterhalt und Erneuerung erheblich billiger als irgend eine andere, gleich tragfähige Oberbauconstruction, denn:

1. Normalbahnschienen sind stets in grossen Mengen und zu niedrigeren Gewichtspreisen als leichte Schienen zu kaufen.

2. Infolge ihrer durchweg kräftigen Dimensionen macht sich die Rostbildung und die mechanische Abnutzung (Abscheuern, Einfressen etc.) viel weniger fühlbar, als bei leichten Schienen oder gar bei dünnwandigen (billigen) eisernen Querschwellen.

3. Das Umnageln, Nachdaxeln und das Auswechseln angefault oder mechanisch zerstörter Holzschwellen entfällt.

4. Es sind weniger Befestigungsmittel erforderlich.

Die Unterhaltungskosten werden deshalb viele Jahre lang constant bleiben oder eher abnehmen, während ein Oberbau aus leichten Schienen und Holzschwellen oder dünnwandigen (leichten) Eisenschwellen im Alter von Jahr zu Jahr mehr Mühe und Kosten verursacht.

Die Betriebssicherheit wird — gute Spurhaltung vorausgesetzt — grösser sein als bei Holzschwellen-Oberbau.

Dreieckgekuppelte Personenzugs-Locomotive der Schweizerischen Nordostbahn.

(Mit einer Doppeltafel in Nr. 4 und einer solchen in dieser Nummer.)

Durch die Eröffnung internationaler Linien (Gotthard, Arlberg) sind die Fahrgeschwindigkeiten und Belastungen der correspondirenden Schnell- und Personenzüge der

Schweiz. Eisenbahnen grösser geworden. In Folge dessen machte sich das Bedürfniss nach kräftigeren Locomotiven geltend, was sowohl bei Vermehrungen, als beim Ersatz abgehenden Materials berücksichtigt werden konnte.

Auch die Nordostbahn war im Falle, einige ausrangirte Personenzugs-Locomotiven durch stärkere zu ersetzen, wobei als Richtschnur gegeben war, dass die Leistungsfähigkeit der neuen Maschinen jener des stärksten bestehenden Modells (ehemal. S. N. B.-Locomotiven) entspreche, ferner genügend Raum für Wasser und Kohlen vorhanden sein solle, um ohne Erneuerung der Vorräthe eine Strecke von 100 bezw. 250 km durchfahren zu können.

Selbstverständlich musste auch getrachtet werden, sich in den Details thunlich vorhandenen Typen anzuschliessen, schon um möglichst wenig neuer Ersatzstücke zu bedürfen.

Vorhanden waren nun:

Erstens Locomotiven mit zweieckgekuppelten Triebachsen, zweiachsigen Drehgestell und dreiachsigen Tender. Dieselben fielen, weil zu wenig leistungsfähig, von vornherein ausser Betracht.

Zweitens die bekannten zweiachsigen Locomotiven mit zweiachsigen Tender. Dieser Typ, bemerkenswerth durch seine Einfachheit und, innert gewissen Grenzen, seine allgemeine Verwendbarkeit, konnte ebensowenig berücksichtigt werden, da ja die, mit Rücksicht auf die zulässigen Achsbelastungen begrenzten, grössten Kesseldimensionen schon erreicht, aber eben den neuen Anforderungen nicht mehr genügend waren, überdies bei hohen Geschwindigkeiten der Gang dieser Maschinen zu unruhig wird und die Bahningenieure behaupten, der Oberbau werde durch sie am meisten beansprucht.

Den dritten Typ vertreten die schon erwähnten vormal. S. N. B.-Maschinen, Tenderlocomotiven mit drei gekuppelten Triebachsen und einer beweglichen Laufachse. Dieselben haben sich — abgesehen von einigen constructiven Details — sowohl für schwere schnellgehende wie für gemischte Züge vorzüglich bewährt. Namentlich erleichtert die bewegliche Vorderachse das Einlaufen in die Curven und tragen ferner die mässigen Achsbelastungen zur Schonung des Locomotivpersonals wie der Maschine und der Geleise bei. Dieser Typ wurde demgemäss als Ausgangspunkt der neuen Construction gewählt, und, abgesehen von einigen unvermeidlichen Aenderungen im Radstand, die Hauptdimensionen der Achsen, des Gestänges, der Steuerung und der Cylinder unverändert auf die neue Maschine übertragen. Für den Tender wurde die bewährte Form angenommen, bei welcher die Decke des zwischen die beiden Achsen hinreichenden Wasserkastens durch das schräge Kohlenblech gebildet wird. Diese Anordnung bietet auch bei kurzen Radständen genügende Fassungsräume und, der tiefen Schwerpunktage wegen, die nöthige Stabilität.

Die neue Locomotive musste sehr gedrungen gebaut werden, weil zur Zeit noch einige Drehscheiben der N. O. B. Durchmesser von nur 10,80 m haben, also nur etwa 10,70 m nutzbare Geleislänge darbieten. Der Totalradstand beträgt 10,13 m ; rechnet man dazu, für den Uebergreif der Spurränze noch je 0,20 m , so verbleibt nur noch ein Spielraum von ca. 0,17 m .

Der Stabilität während des Ganges wegen, durfte mit dem Radstand des Tenders nicht wohl unter 2,70 m , das Mass der Ausführung, gegangen werden; aus diesem Grunde war es auch nicht möglich, den Rost länger zu machen als geschehen, was allerdings wünschbar gewesen wäre. Da indess, in Betracht der hohen Transportspesen für die N. O. B., nur die Verwendung wirklich guter Kohlen sich lohnt, liegt hierin kein wesentlicher Nachtheil. Immerhin dürfte, wenn später die erwähnte Beschränkung des Radstandes wegfallen sein wird, bei fernerer Ausführungen von Locomotiven dieser Art eine etwelche Vergrösserung der Rostfläche und dem entsprechend des Cylinderquerschnitts empfehlenswerth sein.

Nach Massgabe der angeführten Factoren erhielt die Locomotive die auf den zwei Tafeln dargestellte Gestalt.

Der Kessel, aus Eisenblech erstellt und, wie die

meisten Locomotivkessel der N. O. B., ohne Dom, ist vorn durch zwei starke, an der Rauchkammer befestigte Träger mit dem Rahmenwerk verbunden. In der Mitte ungefähr ruht er auf einer Querversteifung und hinten durch an den Feuerbüchsmantel genietete starke Winkel mit Zwischenstücken aus Bronze, verschiebbar auf den Längsrahmen. Die kupferne Feuerbüchse ist mit ebenfalls kupfernen Stehbolzen gegen die Wände des Eisenkessels abgesteift; an den verstärkten Kesselscheitel ist sie durch Zuganker aus schwedischem Eisen aufgehängt. Die äussersten Ankerreihen beidseits sind jedoch durch Deckbarren ersetzt, weil hier erfahrungsgemäss die Zuganker unter dem Einfluss der Formänderungen in Folge des Temperaturwechsels nach und nach zerstört werden. Aus dem gleichen Grunde sind auch die zwei vordersten Querreihen der Decken-Zuganker charnierartig ausgeführt.

Der Dampf strömt durch das, oben mit Schlitzen versehene Sammelrohr nach dem in der Rauchkammer befindlichen Regulator und von da aus beidseitig nach den Cylindern. Unter dem Rost befindet sich der Aschenkasten, welcher, um an den verschiedenen Constructionstheilen vorbeikommen zu können, zweitheilig ausgeführt ist. Der Kessel ist mit allen nöthigen Armaturreihen nach den bestehenden Normalien ausgerüstet. Die Rahmen werden durch zwei starke, durch mehrfache Querverbindungen versteifte Bleche gebildet. Vor den Cylindern sind sie ausgeschnitten, um den Laufrädern das nöthige Spiel zu lassen. Die Laufachse liegt in einem Rahmen, der hinten mit etwas Spiel einen Zapfen umfasst, während er vorn durch zwei Universallenker stets nach der Mittelstellung zurückgeführt wird. Durch die letzterwähnte Anordnung wird die Abnutzung der Laufrad-Spurkränze ganz bedeutend reducirt. Diese Lenker nebst ihren Supports und dem Zwischensteg sind leicht abnehmbar, so dass bei Bedarf die Laufachse mit Drehgestell nach vorn herausgenommen werden kann, ohne die Locomotive heben zu müssen. Die Belastung der Laufachse erfolgt durch zwei Tragfedern, welche auf einen Balancier mit Lenkerführung und mit einer Druckrolle in der Mitte wirken. Unter dieser Druckrolle kann eine doppelt schräge, am Untergestell befestigte Gleitplatte sich bewegen.

Die Federn des Balanciers sind durch ungleicharmige Hebel mit den Tragfedern der vordern Kuppelachse verbunden. In gleicher Weise sind die Federn der Triebachse und hintern Kuppelachse durch Balanciers ausgeglichen.

Die aussenliegenden Cylinder sind symmetrisch; es genügt daher für beide ein Modell. Der ausströmende Dampf geht unter dem Kessel nach dem Blasrohr in der Rauchkammer.

Der Kuppelkasten, welcher den Rahmen nach dem Tender zu abschliesst, ist des Gewichtsausgleichs halber sehr schwer gehalten; die Kuppelung geschieht durch ein Dreieck, das einen auf dem Kuppelnagel der Locomotive befindlichen Kugelzapfen umschliesst, während zwei Hülsen einen horizontalen Querzapfen des Tenders umfassen. Unterhalb befindet sich die Nothkuppelung. Der Kuppelnagel der Maschine befindet sich in dem Punkte, wo die Längsachsen der Locomotive und des Tenders bei normaler Stellung in den Curven sich schneiden. Puffer zwischen Maschine und Tender sind nicht vorhanden; sollte später deren Anbringung wünschbar erscheinen, so ist hiefür Platz vorgesehen. Die Kolbenstangen der Dampfzylinder haben doppelte Führung, ebenso gleiten die Kreuzköpfe zwischen zwei Linealen. Die Triebstangen haben in den Kreuzköpfen Bronzebüchsen und umfassen die Kurbelzapfen mit geschlossenen Köpfen, welche über die Gegenkurbeln eingebracht werden können.

Die Steuerung ist nach Heusinger. Der tiefen Kessel-lage wegen wurde die Steuerwelle zweitheilig gemacht. Eine Ausgleichung der Schwerkräfte der Steuerung durch Feder oder Gegengewicht erwies sich als unnöthig.

Der Führerstand ist durch ein Verdeck geschützt, in dessen Vorderwand sich zwei Drehfenster befinden, während Seitenschieber bei Unwetter zurückgeschoben werden können.

Hinter den Cylindern innerhalb der Rahmen befinden sich die Sandkasten.

Eine Wasserleitung gestattet, die Spurkränze der Laufräder abzunetzen. Eine andere Wasserleitung geht auf die Tender-Bremsklötze.

Die Locomotiven sind mit der Einrichtung für die Luftdruckbremse, System Wenger (s. Bauzeitung, Band V, No. 24) d. h. mit der Luftpumpe, zwei Reservoiren, dem Druckregulator, Bremsbahn u. s. w. ausgerüstet; die Tender mit dieser Bremse, sowie einer Handbremse.

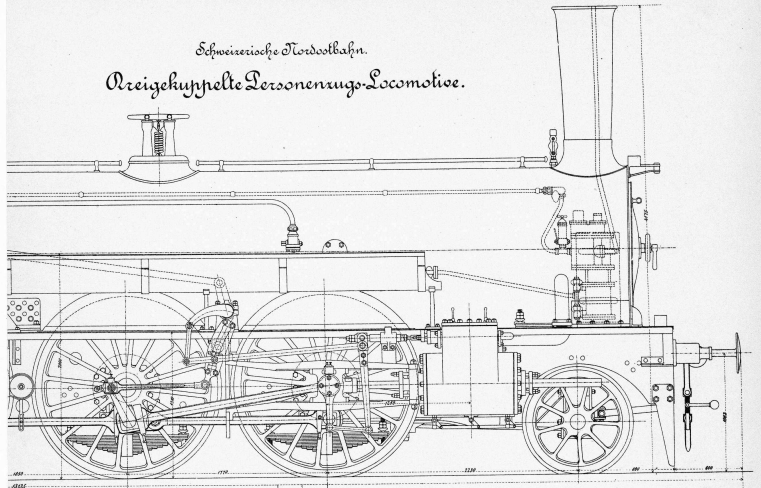
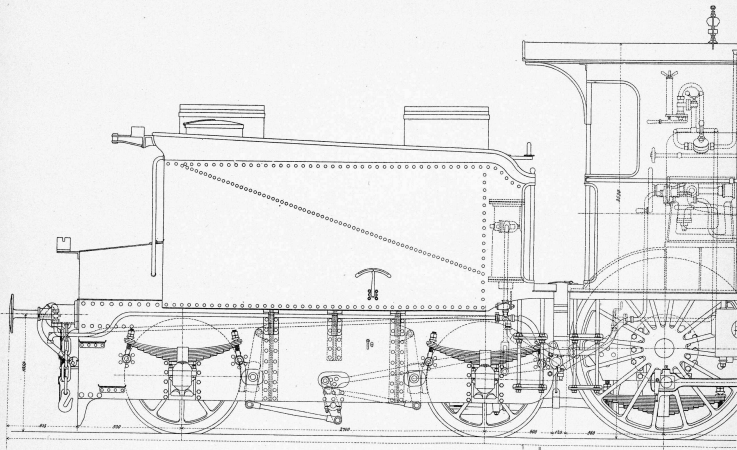
Ausserdem besitzen Ersterer Apparate zur Dampf-abgabe für die Heizung der Wagen und die Klose'sche Dampfbremse, sowie auch Geschwindigkeitsmesser nach System Klose. („Schweiz. Bauzeitung“, Bd. I, No. 18 u. 19.)

Diese Locomotiven, vier an der Zahl, wurden durch die Schweizerische Locomotivfabrik in Winterthur in trefflicher Weise ausgeführt. Bei den Probefahrten liefen sie bei 70 km per Stunde noch ganz ruhig und beförderten Güterzüge von 250 Tonnen Gewicht auf einer langen Steigung von 12 ‰ mit der Geschwindigkeit von ca. 18 km per Stunde.

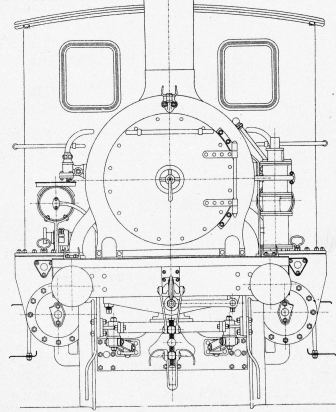
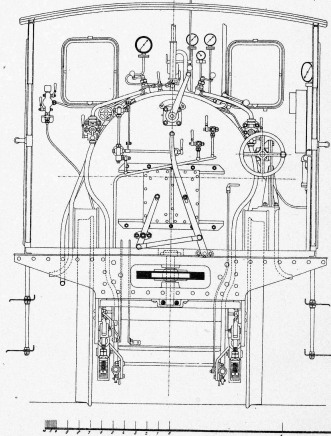
Zusammenstellung der wichtigsten Abmessungen und Gewichte.

A. Kessel.		Länge der vordern Kuppelstange 1540 mm	
Normaler Dampfdruck in Atm.	10	Länge der hintern Kuppelst. bis Mitte des Charniers	2080 "
Heizfläche der Feuerbüchse (directe)	7,9 m ²	Steuerung:	
Heizfläche der Siederohre (indirecte)	112,1 "	Excenterradius	133 "
Gesamt-Heizfläche	120,0 "	Voreilwinkel	0°
Rostfläche	1,5 "	Aeussere Ueberdeckg.	25 "
Stärke der Kesselbleche a. Eisen:		Innere Ueberdeckung	5 "
Feuerbüchsmantel, Umfang	* 16 mm	Ganze Länge d. Schiebers	234 "
Feuerbüchsmantel, Decke	20 "	C. Achsen und Räder.	
Cylinderkessel	14 "	Triebrad:	
Rauchkammer, Rohrwand	32 "	Durchmesser über den Laufkreis	1620 mm
Rauchkammer, Umfang	* 10 "	Durchmesser des Radsterns	1500 "
Kamin	4 "	Laufrad:	
b. Kupfer:		Durchmesser über den Laufkreis	920 "
Feuerbüchsen-Rohrwand	30 "	Durchmesser des Radsterns	800 "
Umfang und Hinterwand	15 "	Tenderrad:	
Siederohre, lichter Durchmesser	45 "	Durchmesser über den Laufkreis	1030 "
Siederohre, Wandstärke	2 1/2 "	Durchmesser des Radsterns	910 "
Siederohre, Anzahl	183 Stück	Bandagenbreite	140 "
B. Cylinder, Triebwerk, Steuerung.		Achsstärken:	
Cylinder-Durchmesser	420 mm	Triebachsen: Nabe u. Achsschenkel	165 "
Cylinder - Wandstärke	25 "	Laufachse: Nabe und Achsschenkel	140 "
Kolbenhub	600 "	Tenderachsen:	
Abstand der Cylindermittel	2000 "	Nabe	146 "
Höhe d. Einströmungs-canäle	32 "	Achsschenkel	100 "
Höhe d. Ausströmungs-canals	56 "	D. Radstände.	
Stegdickte zwischen Ein- u. Ausströmung	32 "	Locomotive:	
Breite der Canäle	340 "	Fester Radstand	3620 "
Breite des Registers	385 "	Ganzer Radstand	5850 "
Lichtweite der Einströmungsrohre	105 "	Tender: Radstand	2700 "
Lichtweite d. Ausströmungsrohre	120 "	Locomotive u. Tender:	
Länge d. Triebstangen	1800 "	Gesamt-Radstand	10130 "
		E. Hauptabmessungen.	
		Locomotive:	
		Länge ohne Puffer	7570 mm
		Länge mit Puffer	8170 "

*) In der Zeichnung ist irrthümlich 14 angegeben.



Schweizerische Nordostbahn.
Dreizehnrädrige Personenzug-Locomotive.



Legende.

A. Maschine.

Ständer	.....	425 mm
Ständer	.....	200 "
Ständer	.....	180 "
Ständer	.....	200 "
Ständer	.....	180 "
Ständer	.....	187 mm
Ständer	.....	170 "
Ständer	.....	180 mm
Ständer	.....	180 mm
Ständer	.....	2180 kg
Ständer	.....	28700 "

B. Tender.

Ständer	.....	1070 mm
Ständer	.....	2700 "
Ständer	.....	2000 "
Ständer	.....	2000 "
Ständer	.....	20000 "
Ständer	.....	20000 "

Zeichn. von J. Strö. Ausser. 23. 21700.

Seite / page

leer / vide /
blank

Maximalbreite	2765 mm	Locomotive mit 100	
Maximalhöhe (Kamin)	4175 "	mm kaltem Wasser	
Tender:		über der Feuerbüch-	
Länge ohne Puffer	4245 "	decke	38200 kg
Länge mit Puffer	4845 "	Tender:	
Maximalbreite (Fuss-		Leer	8800 "
tritt)	2880 "	Fassungsraum für	
Gesamtlänge d. Loco-		Wasser	9000 "
motive und Tender	13135 "	Fassungsraum f. Kohle	3000 "
		Ausgerüstet	20800 "
		Locomotive und Tender:	
F. Gewichte.		Leer	43600 "
Locomotive leer	34800 kg	Ausgerüstet	59000 "
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.

Hauter.

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 zu 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 setzen 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 empfiehlt, 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 Schwierigkeiten 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 Räten 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-Buèche und Genossen in Genf concessionirt wurden, können als eine Erweiterung des dortigen Strassenbahn(Dampftamway)-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, wovon der Einfluss der seit 1881 überall ergriffenen, besonderen Schutzmassregeln unverkennbar hervorgeht.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnu) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-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 Detailirung 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 Gemaldesammlungen 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 Reproduktionen 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 Architekten, welche in Genf wohnen, zugelassen; man