

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 24

## **Wettbewerbe**

### **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:** 02.04.2025

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

„Wochenblatt für Baukunde“ darauf hin, wie sehr die Aufgabe, Kräfte in grosse Entfernungen zu leiten, um sie an geeigneter Stelle zu dem Betriebe von Arbeitsmaschinen zu verwenden, in neuerer Zeit die Techniker beschäftigte. Seilbetrieb, Rohrleitungen, gepresste und verdünnte Luft, Electricität werden als Mittel zur Kraftübertragung benützt. In neuerer Zeit hat sich das grosse Publicum sehr für den electrischen Strom als Kraftleiter erwärmt und manchen abenteuerlichen Projecten für Leitung bedeutender aus Stromgefällen zu gewinnender Kräfte auf weite Entfernungen grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Wenn nun auch solche Projecte ebenso schnell bei Seite gelegt werden, als sie aufgetaucht sind, so bleibt doch für den ernstesten Techniker immer der Fernbetrieb als wichtige Aufgabe bestehen. Der Riemenbetrieb gehört zu den Fernbetrieben. Derselbe wird von dem Redner eingehend besprochen und eine Formel zur Berechnung der specifischen Leistung desselben, d. h. derjenigen Anzahl von Pferdestärken, welche ein Riemen auf den Quadratcentimeter seines Querschnitts und auf den Meter seiner Geschwindigkeit übertragen kann, aufgestellt. Aus diesem Werthe lässt sich der zur Uebertragung einer gegebenen Kraft erforderliche Querschnitt leicht bestimmen und empfiehlt es sich daher, wenn die Fabricanten denselben stets bekannt geben. — Der Redner geht sodann auf eine Besprechung des Seilbetriebes über, bespricht die verschiedenen Constructionen der Zwischenstationspfeiler und erläutert unter Mittheilung einer grossen Anzahl von Zeichnungen verschiedene grossartige Seilbetriebsanlagen in der Schweiz und a. a. O. — Der Seilbetrieb hat jedoch manche Mängel, zu welchen die grossen Kosten der Pfeilerbauten, der Kraftverlust, welchen die Steifigkeit des Seiles erzeugt, die Betriebsstörungen, welche durch das Nachspannen zu schlaffer Seile entstehen, die Dilatationen durch Temperaturwechsel u. A. gehören. Redner hat diese Mängel durch Anwendung eigenartiger Constructionen zu beseitigen gesucht und ist dadurch zu der Anordnung des Ring- oder Kreiseseilbetriebes gelangt, dessen Eigenthümlichkeit darin besteht, dass ein einziges endloses Seil das Arbeitsvermögen von dem Kraftmaschinenhaus nach den einzelnen Theilstationen überträgt, dort den erforderlichen Theil desselben abgiebt und sodann wieder in das Kraftmaschinenhaus zurückkehrt. Eine Spannrolle auf einem Wagen regulirt die Spannung des Seiles. Diese Anordnung kann in der verschiedensten Weise sowol zum Fernbetrieb, als auch zum Betriebe einer auf ein Gebäude beschränkten Fabrikanlage Anwendung finden. Dass ein ähnlicher Kreisbetrieb sich auch für andere Arten der Kraftübertragung, z. B. für Wasserbetrieb einrichten lässt, wird noch erläutert.

**Zahnrad- und Seilbahnen.** Ueber die Ausdehnung der bis jetzt nach Riggensbach's System ausgeführten Zahnrad- und Seilbahnen gibt folgende Zusammenstellung, die wir der Gefälligkeit des Herrn Oberingenieur Riggensbach verdanken, Auskunft:

	erbaut:	Max.-Steigung
<b>A. Zahnrad-Bahnen.</b>		
1. Rigi-Bahn . . . . .	1870	25 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> R & G
2. Arth-Rigi-Bahn . . . . .	1874	20 „ „
3. Kahlenberg-Bahn (Wien) . . . . .	1874	10 „ „
4. Schwabenberg-Bahn (Pest) . . . . .	1874	10 „ „
5. Bahn in Rio de Janeiro . . . . .	1882	15 „ „
6. Drachenfels-Bahn . . . . .	1882	22 „ „
7. Bahn in Rudesheim . . . . .	1883	20 „ „
8. Bahn Stuttgart-Degerloch . . . . .	1884	18 „ „
9. Corcovado-Bahn (Brasilien) . . . . .	1884	30 „ „
10. Bahn bei Assmanshausen . . . . .	1885	25 „ „
<b>B. Zahnradbahnen gemischten Systems.</b>		
11. Ostermündinger-Bahn . . . . .	1870	10 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> G
12. Rorschach-Heiden-Bahn . . . . .	1874	9 „ R & G
13. Wasseralfinger-Bahn . . . . .	1876	8 „ G
14. Bahn in Rütli (Zürich) . . . . .	1877	10 „ „
15. Bahn bei Laufen (Bern) . . . . .	1878	6 „ „
16. Bahn in Oberlahnstein . . . . .	1880	10 „ „
17. Bahn bei Teschen . . . . .	1884	12 „ „
18. Bahn in Neapel . . . . .	1885	8 „ R & G
<b>C. Seilbahnen mit Zahnstange.</b>		
19. Giessbach-Bahn . . . . .	1880	28 <sup>0</sup> / <sub>10</sub> R & G
20. Bom-Jesus-Bahn (Portugal) . . . . .	1882	52 „ „
21. Bahn in Lissabon I . . . . .	1883	25 „ R
22. Territet-Glion-Bahn . . . . .	1883	57 „ R & G
23. Bahn in Piovena (Italien) . . . . .	1884	25 „ G
24. Gütsch-Bahn . . . . .	1884	52 „ R & G
25. Bahn in Lissabon II . . . . .	1885	18 „ „

Anmerkung: R- Reisenden Verkehr. G- Gepäck- oder Güter-Verkehr.

**Jubiläums-Kunstaussstellung in Berlin.** Der Senat der kgl. Academie der Künste zu Berlin veranstaltet zum Gedächtniss des hundertjährigen Bestehens ihrer Ausstellungen eine Jubiläums-Ausstellung, in welche Werke lebender Künstler des In- und Auslandes aus den Gebieten der Malerei, Bildhauerei, *Baukunst* und der *graphischen Künste*, ferner hervorragende Erzeugnisse der decorativen Kunst und Werke, welche einen Ueberblick über die Kunstentwicklung in Preussen seit Friedrich dem Grossen bis zur Neuzeit darbieten, Aufnahme finden sollen. Termin: 1. März 1886. Programm und Anmeldeformulare können vom Bureau der kgl. Academie der Künste, Universitäts-gasse 6 in Berlin bezogen werden.

**Necrologie.**

† **Robert Gerwig.** In der Nacht vom 5. auf den 6. dieses Monats starb zu Carlsruhe an einem Blutsturz der Ober-Bau-Director des badischen Eisenbahnwesens: Oberbaurath Robert Gerwig, einer der bedeutendsten Ingenieure unserer Zeit. Gerwig war im Jahre 1820 zu Carlsruhe geboren; er besuchte die dortige technische Hochschule und wurde schon 1840 bei der Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues des Grossherzogthums Baden angestellt, in welchem Departement er bis zu seiner Berufung als Oberingenieur der Gotthardbahn blieb. Unter seiner Leitung wurde in den Jahren 1868 bis 1871 die kühne Schwarzwaldbahn gebaut. Anfangs der sechziger Jahre gab er mit dem württembergischen Oberbaurath Beckh das bekannte Gutachten über die Gotthardbahn heraus und im Jahre 1869 vertrat er das Grossherzogthum Baden als Bevollmächtigter an der Gotthardconferenz zu Bern. Im Jahre 1871 wurde er zum Baudirector ernannt; im folgenden Jahre trug ihm die Direction der Gotthardbahn die Stelle des Oberingenieurs für den Bau dieser Eisenbahn an. Gerwig gelangte jedoch nur dazu, die Thalstrecken im Canton Tessin zu bauen, da bedeutende Kostenüberschreitungen und Meinungs-differenzen mit der Direction ihn schon nach drei Jahren veranlassten seine Entlassung zu nehmen. Die eigentliche Gebirgsbahn wurde nur zum Theil nach seinen Vorschlägen ausgeführt, indem Hellweg und Gerlich ein Tracé zur Ausführung brachten, das sich in mancher Beziehung mehr dem ursprünglichen Wetli'schen Projecte, als demjenigen von Gerwig, näherte. Nach seinem Rücktritt übernahm Gerwig die Ober-Baudirection des badischen Eisenbahnwesens. Trotz seiner Differenzen mit der Direction der Gotthardbahn, bewahrte der Verstorbene dem von ihm begonnenen, gewaltigen Werke die aufrichtigste Zuneigung. Wir haben selbst aus seinem eigenen Munde Worte der rückhaltslosen Anerkennung und Bewunderung des vollendeten Baues gehört. Als es sich, nach der Crisis des Gotthardbahnunternehmens, im deutschen Reichstag um die Nachsubvention handelte, da trat er, als Abgeordneter des Grossherzogthums Baden, mit aller Energie für dieselbe ein und namentlich seiner Unterstützung ist es zu verdanken, dass Deutschland der bezüglichen Vorlage beitrug.

**Preis ausschreiben.**

**Eine internationale Preiswerbung für Pumpen und Apparate,** welche zum Begiessen und Besprengen von Pflanzen dienen, wird von der Weinbauschule in Conegliano bei Venedig ausgeschreiben. Termin für die Einsendung der Objecte: 22. Februar 1886. Preise: 1 goldene Medaille mit Fr. 500, 3 silberne Medaillen mit je Fr. 150 und 5 Bronzemedailles. Näheres ist zu erfahren bei der Direction der genannten Anstalt.

**Berichtigung.** Bei der Correctur der letzten Nummer wurden einige Druckfehler übersehen, die wir nachträglich berichtigen. Auf Seite 134 Spalte 1 Zeile 3 von unten sollte es heissen: Auch *die* Corridore, anstatt: Auch Corridore. Auf Seite 135 Spalte 1 Zeile 3 von oben ist zu setzen: „sich anerbote um den gleichen Preis die Pfeiler und Säulen“, anstatt: „sich anerbote die Pfeiler und um den gleichen Preis Säulen“; ferner ist in der gleichen Spalte Zeile 23 von oben nach „umfangreichen“ das Wort „gemeinsam“ ausgefallen und endlich ist selbstverständlich auf Seite 137 Spalte 1 Zeile 9 und 14 von unten anstatt „kg“ zu lesen: „km“. Wir bitten ergebenst um Entschuldigung!

Die Red.

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