

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
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: 15.03.2025

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

der Ausschuss erwog die Frage, ob sie nicht gänzlich aufgegeben werden solle, entschied sich aber 1889 zu weiteren Versuchen und bezeichnete eine neue Commission hiefür. Von derselben sind nun Ferienaufgaben durchgeführt worden, 1890 für die Ingenieurschule, 1891 für die mechanisch-technische Schule und eine weitere ist für das laufende Jahr an der chemisch-technischen Abtheilung ausgeschrieben.

Das Ergebniss war ein befriedigendes und durchaus ermutigendes; denn wenn auch die Betheiligung der Schüler eine beschränkte war, was wol erfahrungsgemäss für Lösung solcher Arbeiten stets der Fall sein wird, so konnte doch jedes Jahr für wirklich gute Arbeiten ein Preis ertheilt werden und, was besonders hervorzuheben ist, es fand die Einrichtung und die Art, wie deren Durchführung an die Hand genommen wurde, auch bei jenen Herren Professoren, welche Gelegenheit hatten, sich mit derselben zu beschäftigen und namentlich bei den geehrten Mitglieðern, die so gefällig waren, als Juroren die Beurtheilung der einlaufenden Arbeiten zu übernehmen, vollen Beifall. Die letzteren, Director Dietler, Prof. Gerlich und Ingenieur Bösch für 1890, Director J. Weber in Winterthur, Director Pape und Prof. R. Escher für 1891, denen wir hiemit unsern besondern Dank aussprechen, sind von dem günstigen Einfluss solcher Beziehungen unserer Gesellschaft zur Schule überzeugt und ermutigten uns sehr, darin fortzufahren.

Wir verweisen im Uebrigen auf die jeweils in der Bauzeitung erschienenen Berichte über das Ergebniss der jährlichen Ausschreibungen.

Gestützt auf diese erfreulichen Thatsachen haben wir uns, da der Stand der Casse es gestattete, erlaubt, mit Zustimmung des Ausschusses unser Budget etwas zu überschreiten und bitten um nachträgliche Genehmigung der im Finanzbericht ausgewiesenen Ausgaben, sowie um Gewährung der für die neue Budgetperiode eingestellten Beträge. —

Schliesslich ist die erfreuliche Mittheilung zu machen, dass zu der Anlegung eines besonderen Fonds für die Ferienarbeiten ein Anfang gemacht ist, indem unser Herr Secretär, Ing. H. Paur, den Betrag von 100 Fr. hiezu schenkte. Wir beantragen Ihnen, diese Gabe bestens zu verdanken und sprechen den lebhaften Wunsch aus, dass sich der Fonds bald vermehren und so die Commission in die Lage kommen möge, über ausreichendere Mittel verfügen zu dürfen, als sie ihr von der Gesellschaftscasse geboten werden können. Wir richten an alle Gönner der Einrichtung der Ferienarbeiten die freundliche Einladung, sich nach ihren Mitteln daran zu betheiligen und werden Anmeldungen dankbar entgegen nehmen.

Der Bericht des Herrn Jegher wurde von der Generalversammlung zustimmend entgegen genommen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

XXII. Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums. Die Vorträge des Herrn Maschineningenieur *Piccard* und des Herrn Stadtpräsidenten *Turrettini*, welche am folgenden Morgen um 8 Uhr eine zahlreiche Zuhörerschaft nach dem grossen Saal des Stand de la Coulouvrenière gezogen hatten, hoffen wir unsern Lesern demnächst in möglichst vollständiger Wiedergabe vorzulegen. Wir beschränken uns deshalb auf die kurze Bemerkung, dass Herr *Piccard* an Hand von Karten und Plänen einen geschichtlichen Ueberblick über die Abflussverhältnisse des Genfersees und die Wasserwerke der Rhone gegeben hat und namentlich alle diejenigen Projecte besprach, welche der Ausführung des bestehenden Werkes vorangegangen sind, worauf er sodann auf die Beschreibung des nunmehr seiner gänzlichen Vollendung entgegengehenden, in seiner Art einzig dastehenden Wasserwerkes der Stadt Genf eintrat. Herr *Turrettini* legte dem mit gespannter Aufmerksamkeit zuhörenden Auditorium das neue Wasserwerkproject, das die Stadt Genf bei Chèvres auszuführen beabsichtigt, vor, und gab in gedrängter Rede eine Uebersicht über die beabsichtigten, höchst bedeutenden Arbeiten.

Herr *Naville* dankte den beiden Rednern im Namen der Anwesenden und stellte fest, dass die gelungene Ausführung des Genfer Wasserwerkes zum grössten Theile den Bemühungen des Hrn. *Turrettini* zu verdanken sei. Nach vollständiger Vollendung des Wasserwerkes wird die Stadt Genf 18000 P. S. zu ihrer Verfügung haben, sie wird dann die einzige Stadt des europäischen Continents sein, die ihrer Industrie so bedeutende Kräfte darzubieten vermag. Er spricht sodann den Wunsch aus, dass das neue, im Wurfe liegende Unternehmen der Stadt

mit dem gleichen Erfolg gekrönt sein möge, wie das bestehende. In Genf, wie übrigens auch anderwärts, sind es weniger die technischen Schwierigkeiten, die der Ausführung solcher Werke die grössten Hindernisse in den Weg legen, sondern politische Bedenken und Interessenfragen. Hoffen wir, dass es Herrn *Turrettini* gelingen möge, auch hier alle Hindernisse glücklich zu beseitigen.

An diese Vorträge schloss sich der Besuch der Turbinen- und Pumpen-Anlage des neuen Wasserwerkes, worauf zwei Extrazüge die Gesellschaft nach Etrembières, der Anfangs-Station der Salève-Bahn, führten. Die electriche Bahn nach dem Salève liegt vollständig auf französischem Gebiet. Ihre Collaudation war noch nicht erfolgt und es war eine ganz besondere Aufmerksamkeit, welche sowol die Gesellschaft (*Société anonyme des chemins de fer du Salève*), als auch die Unternehmer, die HH. *A. de Meuron & H. Cuénod*, der G. e. P. schenkten, dass sie ihr die Besichtigung der Bahn-Anlage gestatteten und ihr in verdankenswerther und freigebiger Weise zwei Extrazüge zur Verfügung stellten.

Um einer uns zugesagten ausführlichen Beschreibung der Bahn nicht vorzugreifen, wollen wir uns hier nur auf das Nothwendigste beschränken. Die Bahn hat zwei Zweiglinien, die sich beide auf der Höhengcote von 571 m bei Monetier vereinigen, von dort führt eine einzige Linie nach der Endstation (Treize-Arbres) auf dem Salève (1142 m). Die erste Zweiglinie Etrembières-Monetier und deren Fortsetzung nach Treize-Arbres sind fertig, die zweite Zweiglinie Veirier-Monetier ist noch im Bau. Die Bahn ist eine meterspurige Ab'sche Zahnradbahn mit electricchem Betrieb. In einem Turbinenhaus bei Arthaz an der Arve wird eine Wasserkraft von 500 P. S. durch zwei Turbinen von je 250 P. S. gewonnen. Hievon sollen indess nur 300 P. S. für den Betrieb der Bahn verwendet werden. Mit den Turbinen in Verbindung stehen die Primär-Dynamos. Der electriche Strom wird durch starke oberirdische Cabel nach der Centralstation bei Monetier geleitet und vertheilt sich von dort, den drei Bahnlänien entlang, in metallische oberirdische Leitungen, die je auf einer Seite der Bahn neben und etwas über den Schienen angebracht sind. Unter den Wagen, die 40 Personen fassen können, sind die Secundär-Dynamos angebracht. Der Contact wird durch Bürsten, welche auf der Metall-Leitung gleiten, hergestellt; die Rückleitung erfolgt durch die Schienen. Die Wagen bewegen sich mit einer mittleren Geschwindigkeit von 6 km pro Stunde.

Wir haben bereits erwähnt, dass die Bahn noch nicht collaudirt und dem Betrieb noch nicht übergeben war; es war also ein provisorischer Betrieb mit noch nicht eingewöhntem Personal. Der erste Wagen fuhr ruhig und ohne Hinderniss bis nach der Mittelstation Monetier. Beim zweiten Wagen erwärmte sich ein Theil des Mechanismus während der Fahrt, wodurch die Fahrgäste genöthigt wurden, auszusteigen und einen Theil des Weges zu Fuss zu machen. Diese kamen desshalb etwas verspätet zu dem vortrefflichen Mittagessen, das in einem bekränzten, offenen Pavillon des Hotel Bellevue von Monetier aufgetragen wurde.

Da von einem oder mehreren Zügen auf die Höhe des Salève abgesehen wurde, so vertheilten sich nach dem Mittagessen die Gäste in den verschiedensten Richtungen; die einen nahmen eine Einladung zu einer Waldkneipe in Morney an, andere besuchten die Turbinenanlage in Arthaz, wieder andere machten den Weg auf den Gipfel zu Fuss; einem Theil gelang es sogar in etwas späterer Stunde mit dem electricchen Wagen hinaufzukommen. Eine kleine Gruppe besuchte das Dorf Morney. Dort auf dem Dorfplatz trafen sie einen electricchen Zug ältester Construction. Derselbe wurde ohne Zaudern bestiegen. Er bewegte sich, zwar nicht immer „anstandslos“, aber mit aller Sicherheit nach dem Gipfel. Die Wagen desselben hatten folgende eigenthümliche Namen: Télégraphe, Romeo, Fauchette, Capuchon, Caramelle und Caprice. Letzterer war der holperigste; hie und da schlug er auch hinten aus. An den Stationen erhob sich an Stelle des Pfeifens meist ein eigenthümliches auf zwei Vocale lautendes Getön! Trotzdem sind die Fahrgäste mit vollster Befriedigung oben angekommen und haben sich erfreut an der wundervollen Aussicht des Mont-Salève.

Eine Nachbildung des deutschen Reichstagshauses in der Ausstellung von Chicago. Professor Otto Lessing in Berlin ist beauftragt worden, unter Benutzung bereits vorhandener Theile, eine Nachbildung des deutschen Reichstagshauses in $\frac{1}{25}$ der wirklichen Abmessungen auszuführen. Dieses Modell wird in der deutschen Architektur-Ausstellung der Weltausstellung in Chicago aufgestellt.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.