

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 21

## **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:** 01.04.2025

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

**Elektrische Schnellbahnen.** Unsern bisherigen Mitteilungen<sup>1)</sup> über die von der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der kgl. Militär-Eisenbahn bei Berlin unternommenen Versuchsfahrten, fügen wir bei, dass nach einem offiziellen Berichte der Gesellschaft die Fahrgeschwindigkeit zuletzt bis auf 160 km in der Stunde gesteigert wurde, wobei die Spannung des elektrischen Stromes in der Speiseleitung mehr als 10000 Volt betrug. (Auf europäischen Eisenbahnen ist mit mehr als 130 km Geschwindigkeit bisher nicht gefahren worden und die grösste in Amerika erreichte Geschwindigkeit wird mit 140 km angegeben.) Die Versuche sind günstig verlaufen und gaben Gelegenheit zu wichtigen Beobachtungen über die Schnelligkeit des Anfahrens und Bremsens bei grösster Geschwindigkeit, über Sichtbarkeit der Signale, Kraftverbrauch, Luftwiderstand u. dgl. Die Wagen wie auch die gesamte elektrische Einrichtung haben sich in allen Teilen vollständig bewährt, dagegen wurde der Oberbau der Strecke nach den gemachten Beobachtungen für eine stärkere Inanspruchnahme als nicht genügend erachtet. Bevor die Versuche fortgesetzt werden können, ist daher im Interesse der Sicherheit eine Verstärkung des Geleises und die Verbesserung der Bettung auf der Versuchsstrecke erforderlich, worüber zunächst Erhebungen stattfinden.

**Motorwagen-Ausstellung in Leipzig.** Die Ausstellung, welche vom 18. bis 22. Oktober 1901 in Leipzig stattfand, hatte über 60 Aussteller aufzuweisen. Nach einem Bericht des «Motorwagen» scheint der Motorwagenbau nunmehr feststehende Formen annehmen zu wollen; die verschiedensten Konstruktions-Systeme zeigten deutlich das Bestreben, sich in einen Einheitstyp umzuformen. Als eine der heute noch vollberechtigten Grundformen kann das System Levassor-Daimler gelten, an das sich eine ganze Reihe Firmen nicht nur im allgemeinen Aufbau, sondern auch für das Detail angelehnt hatten. Neu war die Erscheinung, dass mehrere bekannte Firmen ihre Motoren im Vorderteil des Wagens eingebaut hatten. Auffallend war das fast gänzliche Fehlen der Dampf Fahrzeuge, welche nur durch einen Stanley-Wagen vertreten waren. Der Berichterstatter führt diese Thatsache darauf zurück, dass die schweren Lastautomobile, deren Bau ungleich aussichtsvoller als der von Dampfvoiturettes ist, nur von wenigen sehr leistungsfähigen Firmen ausgeführt werden, die naturgemäss ein geringes Ausstellungsbedürfnis empfinden.

**Schnellzuglokomotiven der österr. Staatsbahnen.** Die Direktion der österreichischen Staatsbahnen hat Schnellzuglokomotiven bestellt, die für eine besonders grosse Leistung bestimmt sind. Es sind viercylindrige Verbundmaschinen, deren Kolbenstangen sämtlich auf eine Achse arbeiten. Der Kessel hat 3,6 m<sup>2</sup> Rostfläche bei einer Heizfläche von 229 m<sup>2</sup>. Die Grösse des Kessels liess es zweckmässig erscheinen, ausser dem vorn liegenden, zweiachsigen Drehgestell, noch eine besondere Laufachse unter der Feuerbüchse anzuordnen; letztere ist radial einstellbar.

**Die elektrische Strassenbahn Freiburg im Breisgau,** ist am 14. Oktober teilweise dem Betriebe übergeben worden, nachdem kurz vorher das städt. Elektrizitätswerk in Thätigkeit getreten war. Im ganzen soll diese Strassenbahn vier Linien erhalten, auf welchen 27 Motorwagen und vier Anhängewagen verkehren werden. Eröffnet sind zunächst die Linien Vorstadt Herdern-Kaiserstrasse-Vorstadt Wiehre und Wiehre-Vorort Güntherthal. Die beiden andern sollen demnächst dem Betrieb übergeben werden.

**Kraftübertragung Niagara-Buffalo.** Die von der Kraftzentrale der Niagarafälle für Buffalo bisher als Drehstrom von 11000 Volt bezogene Energie<sup>2)</sup> wird nun mit 22000 Volt Spannung geliefert. Die Transformatoranlage war von Anbeginn für eine so hohe Spannung vorgesehen; dagegen mussten die übrigen Einrichtungen und namentlich die Schutzvorrichtungen entsprechend umgebaut werden.

**Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven.** Versuche, die in den letzten sechs Monaten mit Acetylenbeleuchtung für Lokomotiven auf der Chicago- und Nordwest-Bahn ausgeführt wurden, haben sehr günstige Ergebnisse geliefert.

## Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

**Gleichstrommessungen.** Handbuch für Studierende und Ingenieure. Für den praktischen Gebrauch bearbeitet von *Milan T. Zsakula*, Maschineningenieur, Assistent an der königl. techn. Hochschule in Budapest. Berlin 1901. Verlag von Louis Marcus. Preis geb. 8 M.

**Lehrbuch der Mauerwerks-Konstruktionen.** Von *Ludwig Debo*, geh. Regierungsrat, Baurat und Professor a. D. Mit 508 Textzeichnungen. Hannover 1901. Verlag von Gebrüder Jänecke. Preis brosch. 9 M., geb. 10 M.

<sup>1)</sup> Bd. XXXVII S. 236, Bd. XXXVIII S. 121, 165, 213.

<sup>2)</sup> Bd. XXXVIII S. 130.

## Konkurrenzen.

**Chauderon-Montbenon Brücke in Lausanne** (Bd. XXXVIII, S. 55). Die Frist für diesen Wettbewerb ist vom 30. Oktober auf den 9. November verlängert worden. Das Preisgericht, das durch Herrn Architekt H. Meyer in Lausanne ergänzt worden war und in den Tagen vom 12. bis 14. November zum ersten mal zusammengetreten ist, fand zur Beurteilung zehn Entwürfe vor; sechs davon beantragen Eisenkonstruktionen, drei Konstruktionen aus armiertem Beton und eine Ausführung in Mauerwerk. Die Prüfung dieser Projekte wird selbstverständlich entsprechend der damit verbundenen Arbeit einige Zeit erfordern. Nach Abschluss der Arbeiten des Preisgerichtes sollen die sämtlichen Projekte im ersten Stockwerke des alten Postgebäudes, Place St. François, öffentlich ausgestellt werden.

## Nekrologie.

† **F. Lindt.** Zu Bern ist am 17. November 1901 Ingenieur Franz Lindt nach langem Leiden im Alter von 57 Jahren gestorben. Er war am 11. September 1844 in Bern geboren. An den Schulen seiner Vaterstadt genoss er die Vorbildung zum Eintritt an das eidg. Polytechnikum dessen Ingenieurschule er im Jahre 1862 bezog und im Herbst 1865 als diplomierter Ingenieur absolvierte. Am Polytechnikum war er ein vorbildlich fleissiger und gewissenhafter Schüler, der es verstand, obschon er keiner der damals zahlreichen Verbindungen angehörte, sich die Achtung und Freundschaft seiner Studiengenossen zu erwerben.

Nach kurzem Aufenthalt im Auslande nahm er 1867 die Stelle eines Adjunkten beim bernischen Kantonsgeometer Rohr an und wurde bei der Wahl des letztern in den Regierungsrat im Jahre 1872 an dessen Stelle zum Obergerometer des Kantons Bern gewählt. Dieses Amt, in dem er die Katastervermessung des Kantons in vorzüglicher Weise durchführte und nebenbei vielfach bei Expertisen thätig war, bekleidete Lindt 22 Jahre lang bis zu seiner Wahl in den Gemeinderat der Stadt Bern 1894, der im folgenden Jahr seine Wahl in den grossen Rat des Kantons Bern folgte. In der städtischen Behörde übernahm er das Baudepartement und seit 1895 — bei der Berufung des Stadtpräsidenten Müller in den Bundesrat — auch das Amt des Stadtpräsidenten. Solche doppelte Beamtung war aber für den ohnehin durch andere öffentliche Pflichten übermässig in Anspruch genommenen Mann offenbar zuviel und mag wohl mit den Grund zu dem schweren Gehirnleiden gelegt haben, das ihn schon im Jahre 1899 nötigte, vom öffentlichen Leben zurückzutreten. Lindt war nämlich, wie es so geht, wenn einer tüchtig und schaffensfreudig ist, bis zum Ausbruch seiner Krankheit mit Aemtern aller Art überladen, von welchen hier nur erwähnt sein mögen seine 21jährige Thätigkeit in der Direktion des städtischen Gymnasiums, deren Präsident er von 1889 bis 1900 war, seine Mitwirkung in der Prüfungskommission des Geometer-Konkordates, der er seit 1875 angehörte und seit 1888 als Präsident vorstand. Seiner Vaterlande hat er als Oberlieutenant und Divisionsingenieur beim Genie treue Dienste geleistet. Von seiner Krankheit hat ihm ein sanfter Tod endlich Erlösung gebracht.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der I. Sitzung im Winterhalbjahr 1901/1902

den 6. November 1901 auf der «Schmiedstube».

Vorsitzender: Herr Architekt Paul Ulrich.

Anwesend: 49 Mitglieder.

Der Präsident heisst in warmer Ansprache die Mitglieder im neuen Vereinslokale willkommen. Der «Meisensaal», unser bisheriges Lokal, musste wieder verlassen werden, da eine erneute Steigerung der Miete seitens der Besitzerin, wonach wir auf 300 Fr. pro Winter gekommen wären, die Vereinskasse zu sehr belastet hätte.

Nach Verlesen des Protokolls der letzten Sitzung erfolgt, wie üblich, eine kurze Besprechung der Vereinsthätigkeit im verflossenen Winterhalbjahr.

Der Verein hat im ganzen elf Sitzungen abgehalten, wovon eine durch ein Bankett ausgefüllt wurde. Vier Abende waren Mitteilungen über die letzte Weltausstellung gewidmet, Vorträge wurden gehalten über: Architektur und Kunstgewerbe an der Jahrhundertwende; Hennebique-Konstruktionen; neuere grössere Turbinenanlagen und über Quartierplanprojekte im Neumühle-Areal in Zürich. Referate erfolgten über den Um-