

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 22

## **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:** 17.02.2025

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

## Miscellanea.

## Elektrische Lokomotiven der Zentralbahn von New York.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des neuen, Ende 1910 vollständig in Betrieb genommenen unterirdischen Zentralbahnhofes, hat die „New York Central Ry. Co.“ eine Bauart leistungsfähiger Gleichstromlokomotiven entwickelt, über die in unserer Zeitschrift die ersten Angaben in Band XLVI, Seite 306 gegeben wurden, während in Band LII, Seite 248 und 249 die äusserst bemerkenswerten Antriebsverhältnisse in Wort und Bild vorgeführt wurden. Die betreffende Bauart „Typ 6000“ in 2—D—2 Anordnung, von der (1906) 35 Maschinen und dann (1908) noch 12 Maschinen in Dienst gestellt wurden, haben bei 115 t Gewicht eine normale Leistungsfähigkeit von 2200 PS bei einer Geschwindigkeit von 64,5 km/std; ihre Maximalleistung liegt bei 3000 PS. Nunmehr hat nach „Electric Railway Journal“ die Bahnverwaltung eine neue Bauart ausprobiert, die bei einem Gewicht von nur etwa 100 t relativ grössere Fahrleistungen aufweist. Die neue Bauart, in B + B—B + B Anordnung, besteht aus zwei kurz gekuppelten Rahmen mit je zwei Drehgestellen und aus einem auf den beiden Rahmen lenkbar aufgebauten Kasten. Die Gesamtlänge der Lokomotive beträgt etwa 17 m, während die Kastenlänge nur 11 m erreicht, derart, dass vor und hinter dem Kasten grössere Plattformen frei bleiben. Jedes der vier Drehgestelle ist mit zwei Motoren ausgerüstet, die, ähnlich wie bei „Typ 6000“ als zweipolige Motoren mit gemeinsamem magnetischem Kraftfluss arbeiten. Da die Einstundenleistung pro Motor (bei künstlicher Ventilation) etwa 240 PS beträgt, so ergibt sich eine Normalleistung der Lokomotive von etwa 1900 PS, die aber kurzzeitig auf 5000 PS gesteigert werden kann. Die Normalgeschwindigkeit liegt bei 100 km/std. In elektrischer Beziehung bilden die zwei parallel geschalteten Motoren eines Drehgestells eine Einheit; die vier Drehgestelle können dann in drei Kombinationen serie-parallel geschaltet werden. Die Motoren sind für 1200 Volt isoliert, sodass es möglich sein wird, die Lokomotive ohne Aenderungen nicht nur für die derzeitige Spannung von 600 Volt an der dritten Schiene, sondern auch für eine später zu erwartende Spannung von 1200 Volt zu gebrauchen. Die äusserst bemerkenswerte elektrische Ausrüstung stammt ebenso, wie diejenige der Lokomotive nach „Typ 6000“, von der „General Electric Co.“.

**Brienzerseebahn.** Die auf Seite 10 dieses Bandes erwähnte Anfrage an den Bundesrat von Nationalrat Michel bezüglich des normalspurigen Ausbaues der Brienzerseebahn, die von 53 Mitgliedern des Rates unterzeichnet war, wurde in der letzten Märzsession der Bundesversammlung ersetzt durch folgende, von 83 Nationalräten aufgestellte Motion:

„Der Bundesrat wird eingeladen, den eidg. Räten beförderlichst eine Vorlage zu unterbreiten, in dem Sinne, dass die Brienzerseebahn von Anfang an normalspurig zu erstellen und die Linie Brienzi-Meiringen auf Normalspur umzubauen sei.“

Die Generaldirektion der S. S. B. hält in ihrem Geschäftsbericht für das I. Quartal 1913 an der Auffassung fest, dass die Brienzerseebahn als Fortsetzung der Brünigbahn zur Aufgabe habe, die Verbindung Luzern—Interlaken herzustellen und damit zunächst dem Touristenverkehr zu dienen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend sind bekanntlich die Arbeiten auf Grundlage einer Schmalspurbahn begonnen worden, wobei allerdings die Möglichkeit des Ausbaues auf Normalspur gewahrt ist. Wir haben die bezüglichen Normalprofile in Band LIX, Seiten 310 und 311 dargestellt. Im genannten Geschäftsbericht weist die Generaldirektion darauf hin, dass in Brienzi bzw. Meiringen nach Ausführung der projektierten schmalspurigen Grimselbahn ohnehin Anschluss an das grosse Schmalspurnetz Brig—Disentis und der Rhätischen Bahn erfolgen würde, in das dann auch die Brünigbahn Meiringen—Luzern bzw. Interlaken aufgenommen wäre. Es hätte somit der Wechsel von Normal- auf Schmalspur nur statt in Brienzi in Interlaken zu erfolgen.

Sollte für die Brienzerseebahn nun doch zur Normalspur übergegangen werden, so macht der Bericht der Generaldirektion aufmerksam, dass sich die Kosten noch um jene des Umbaues Brienzi—Meiringen (1 Mill.), der Umgestaltung der Station Brienzi (1,1 Mill.) und des Umschlagbahnhofes in Meiringen (2,2 Mill.), zusammen somit um 4,3 Millionen Fr. erhöhen würden. Weiter wäre wohl zu untersuchen, welchen Einfluss der bei Beibehaltung der Schmalspur Brienzi-Interlaken dann nötig werdende Bau eines Umschlagbahnhofes in Interlaken auf die finanzielle Seite der Frage ausüben würde.

Die Spurrfrage der Brienzerseebahn ist vorwiegend eine Frage des Betriebes und von diesem Gesichtspunkt aus wäre die logische Folge der Normalspur Interlaken-Brienzi bzw. Meiringen deren Fortsetzung über oder durch den Brünig nach Luzern. Es liegt aber auf der Hand, dass die Kosten eines Brünig-Umbaues in keinem Verhältnis zum Bedürfnis stünden. Allerdings erhebt sich bei dieser Ueberlegung die Frage, warum man den Unterbau der Brienzerseebahn überhaupt für Ausbau auf Normalspur bemessen hat.

**Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern.** Für die auf den 23. bis 27. Juni d. J. nach Strassburg i. E. einberufene LIV. Hauptversammlung ist die vorläufige Tagesordnung veröffentlicht. Nach dieser sollen in der ersten Sitzung am 24. Juni die Themata aus dem Gebiete des Beleuchtungswesens, am 25. Juni jene aus dem Gebiete der Wasserversorgung zur Behandlung kommen. Der dritte Tag vom 26. Juni ist der Erledigung der an den beiden vorgehenden Tagen etwa nicht zu Ende beratenen Gegenstände sowie für die üblichen geschäftlichen Vereinsangelegenheiten vorbehalten. Vorträge sind angemeldet von den Herren: Geheimrat Prof. Dr. Gärtner, Jena, über „Neuere Methoden zur Sterilisierung von Trinkwasser“; Gen.-Dir. E. Körting, Berlin, über „Gasbehälter“; Prof. Dr. v. Gruber über „Gas und Hygiene“; Geheimrat Prof. Dr. H. Bunte, Karlsruhe, über „Flammenlose Oberflächenverbrennung“; Prof. Dr. Knoevenagel und Direktor Kuckuk über „Entfernung von Schwefelkohlenstoff aus Gasen und über das Atheon-Verfahren“; Reg.-Rat Timme, Strassburg, über „Wasserversorgung des Elsass“; Dr. Feeser, Strassburg, über „Geologische und Grundwasser-Verhältnisse des Elsass“; Baurat Rud. Schröder, Hamburg, über „Verwendung von schwefelsaurer Tonerde für Vorklärungszwecke im Betrieb des Hamburger Elbwasserwerkes“; Dr. O. Kröhnke, Berlin-Wilmersdorf, über „Rohrzerstörungserscheinungen“; Dir. Schöneburg, Gelsenkirchen, über „Die Röhrenfrage vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt“; Dr. K. Bunte, Karlsruhe, über „Die feuerungstechnische Entwicklung der Gaserzeugungsöfen“; Dir. Göhrum, Stuttgart, über „Moderner Kesselhausbetrieb“; Obering. Albrecht, Berlin, über „das Gasfeuer in Gewerbe und Industrie“. Die Einladung zur Teilnahme ergeht an alle Fachgenossen; Gäste können durch Vereinsmitglieder eingeführt werden. Als Generalsekretär des Vereins zeichnet Herr Dr. K. Bunte, Dipl.-Ing., Karlsruhe.

**Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz in Dresden 1913.** Nachdem die erste gemeinsame Tagung der beiden Vereinigungen 1911 in Salzburg von der Vereinigung für Denkmalpflege einberufen war, soll an der diesjährigen für die Tage vom 25. bis 28. September in Dresden vorgesehenen gemeinsamen Tagung der Bund für Heimatschutz den Vorsitz übernehmen. An Vorträgen sind in Aussicht genommen solche von Professor Dr. Paul Schumann, Dresden, über „Dresden und seine Bauten“; Professor Dr. v. Öchelhäuser, Karlsruhe, über die von der Salzburger Tagung beschlossene „Eingabe betreffend die Auswüchse des Reklamewesens“; Professor Dr. Cornelius Gurlitt, Dresden, und Museumsdirektor Dr. Köttschau, Berlin, über „Kunsthandel und Denkmalpflege“; Professor Dr. Bestelmeyer, Dresden, über „Industriebauten und Heimatschutz“; Professor Erlweiss, Dresden, über „Dresdener städtebauliche Fragen“; Stadtbaurat Schaumann, Frankfurt a. M., und Oberregierungsrat Cassimir, München, über „Der Wasserbau in seinen Beziehungen zur Denkmalpflege und zum Heimatschutz“; Stadtbaurat Schumacher, Hamburg, über „Das neue Hamburger Baupfleugesetz“; Dr. Borne, Klein-Flottbeck, „Ueber Verunreinigung der Gewässer“. Mit der Tagung ist eine Ausstellung des kgl. sächsischen Denkmalarchives, sowie Besichtigungen und Ausflüge verbunden. Die Teilnahme steht jedermann frei. Anmeldungen haben beim Ortsausschuss der Tagung, Dresden-A., Schiessgasse 24, zu erfolgen.

**Instandhaltung der städtischen Brücken in New York.<sup>1)</sup>** New York hat eine grosse Zahl weitgespannter Brücken, deren Erhaltung eine wichtige und verantwortungsvolle Aufgabe der städtischen Aufsichtsbehörde, des Department of bridges, ist. Diese Behörde hat, wie das Zentralblatt der Bauverwaltung berichtet, vier Abteilungen: eine für den Entwurf neuer Bauwerke, eine für Konstruktion, eine für Werkstatt und eine für Unterhalt der Brücken. Die einzelnen Abteilungen haben selbständige technische und Verwaltungseinrichtung. Die Abteilung für die Brückenunterhaltung hat einen beständigen Stab von sechs Inspektoren, je zwei für die Williamsburg- und die Queensborough-Brücke und zwei für die dicht

<sup>1)</sup> Siehe den Artikel „Die Verkehrswege von New York“ in Band XLIV Seiten 169, 203 und 239 mit Abbildungen.

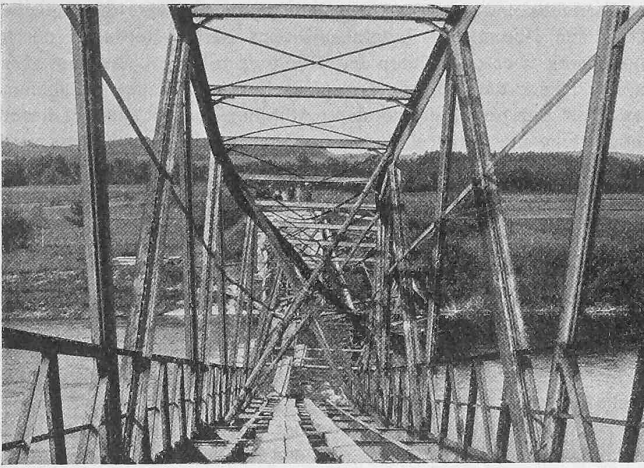


Abb. 1. Blick in die Brücke vom linken Widerlager aus.

beinanderliegenden Brooklyn- und Manhattan-Brücken. Die Brücken stehen unter ständiger Aufsicht. So wird z. B. die Queensborough-Brücke, die am 30. März 1909 dem Verkehr übergeben worden ist, jeden Morgen durch einen der beiden Inspektoren auf ihrer ganzen Länge besichtigt; ferner werden wöchentlich einmal alle Ausdehnungsverbindungen untersucht. Grosse Aufmerksamkeit wird den Brückenbahnen, den Verbindungen des Fahrbahngerippes, den Quer- und Längsträgern, den Verankerungen der Hängebrücken zugewandt. Für die Erhaltung des Anstriches sind ständig 175 bis 200 Mann tätig. Im Laufe von zwei Jahren sind alle Teile neugestrichen, worauf die Arbeit wieder von neuem beginnt. Die gesamten Erhaltungskosten betragen ungefähr 5,25 Millionen Fr. jährlich.

**Eidg. Technische Hochschule.** Mit Beschluss vom 20. Mai 1913 hat der Schweiz. Bundesrat dem Rücktrittsgesuch von Professor Dr. C. F. Geiser unter dankender Anerkennung seiner langjährigen Dienste auf Ende des laufenden Semesters entsprochen. Professor Geiser hat von 1859 bis 1861 die mechanisch-technische Abteilung unserer Technischen Hochschule absolviert, studierte von 1861 bis 1863 an der Universität Berlin und habilitierte sich 1863 an der Eidg. Technischen Hochschule als Privatdozent für Reine und Angewandte Mathematik; 1869 wurde ihm der Professorstitel erteilt; 1873 wurde er zum ordentlichen Professor für höhere Mathematik ernannt. In seiner nunmehr fünfzigjährigen Tätigkeit an der Hochschule stand er zweimal, von 1881 bis 1887 und von 1891 bis 1895, derselben als Direktor vor. An den Arbeiten der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule, deren Präsident Geiser von 1870 bis 1875 gewesen ist, hat er in frühern Jahren hervorragenden Anteil genommen; er wurde von ihr zum Danke mit der Ehrenmitgliedschaft ausgezeichnet.

Wir wünschen unserem verdienten Mitgliede noch manches Jahr der wohl verdienten Ruhe in seinem stillen Heim in Küsnacht b. Z., wohin er seit längerer Zeit seinen Wohnsitz verlegt hat.

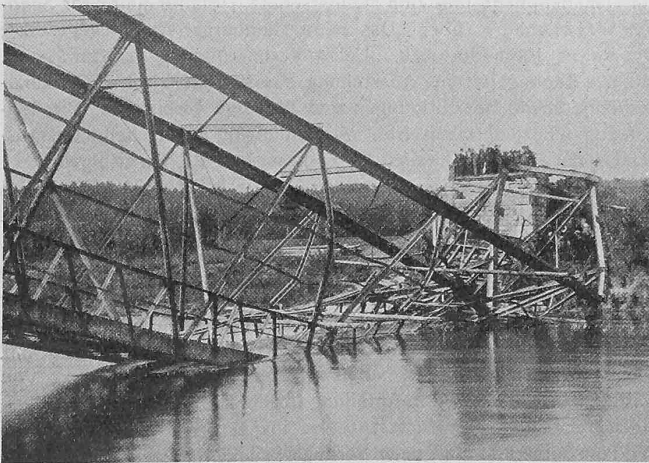


Abb. 3. Ansicht vom linken Ufer, Oberwasserseite.

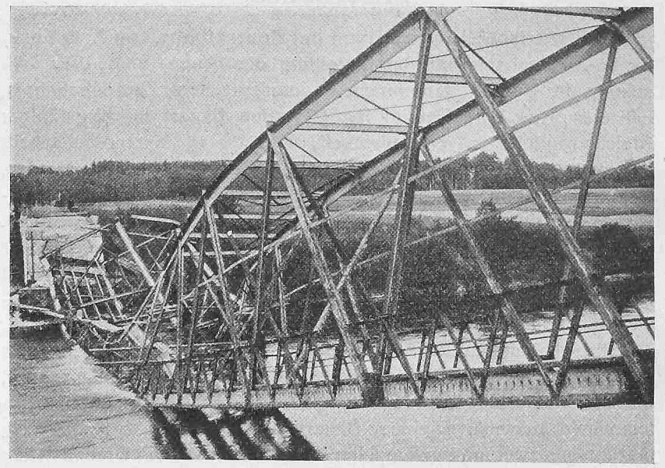


Abb. 2. Ansicht vom linken Ufer, Unterwasserseite.

**Einsturz der eisernen Strassenbrücke bei Gütikhausen.** Als Ergänzung unserer Mitteilung über den Brückeneinsturz auf Seite 283 letzter Nummer lassen wir heute einige Bilder folgen. Abbildungen 1 bis 3 zeigen die Brücke vom linken Ufer aus; besonders charakteristisch ist Abbildung 3, die das seitliche Ausknicken der beiden unter sich nicht mehr verbundenen obern Gurtungen veranschaulicht. Dieselbe Stelle zeigt, vom rechtsufrigen Widerlager aus gesehen, Abbildung 4. Die in Anbetracht der mit 67,5 m immerhin beträchtlichen Spannweite auffallend leichten Abmessungen der Brücke erhellten am deutlichsten aus den Abbildungen 1 und 2.

**Ein neuer Kontrollapparat des Gas-Heizwertes,** unter dem Namen „Sarco-Kalorimeter“, ist von der Lehr- und Versuchsgasanstalt des „Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern“ als für die laufende Ueberwachung in Gaswerkbetrieben brauchbar befunden worden; er wird von Landers, Rheders & Co in London hergestellt. Der Apparat beruht auf der Wärmeabgabe einer genau regulierten Gasflamme an der einen Säule eines kommunizierenden und mit Oel gefüllten Rohres, wobei infolge ungleichen spezifischen Gewichtes der beiden Oelsäulen eine durch Schwimmer und Zeigerwerk angezeigte Niveaudifferenz als Mass des Gas- und Heizwertes dienen kann.

### Nekrologie.

† **Rodo de Niederhäusern.** Im Alter von wenig über 50 Jahren ist am 21. Mai d. J. in München der bekannte schweizerische Bildhauer Rodo de Niederhäusern gestorben. Er kam am 18. Mai in München an, um seine für die schweizerische Abteilung der internationalen Kunstausstellung bestimmten Arbeiten selbst aufzustellen, erkrankte aber an einer Lungenentzündung, in deren Folge ein Herzschlag seinem Leben ein Ende machte. Niederhäusern galt als einer der bedeutendsten schweizerischen Bildhauer. Er war, von einer bernischen Familie stammend, am 2. April 1863 in Vevey geboren und lebte gewöhnlich in Genf oder in Paris.

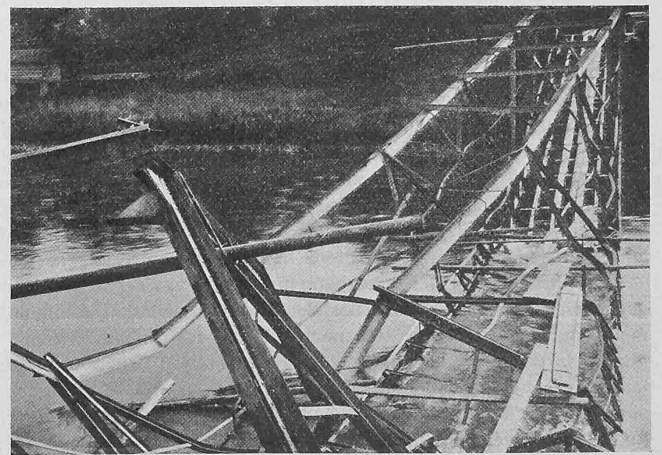


Abb. 4. Blick auf die Brücke vom rechten Widerlager aus.