

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 25

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

welche jedes, je nach den verschiedenen Individualitäten, eine Anzahl Liebhaber auf sich vereinigen wird.

Doch hier sei gleich hinzugefügt, dass der erste Fall sehr selten eintritt, nur unter ganz bestimmten Umständen, und dass er ganz wesentlich von der Aufgabe abhängt. — Dieser schöne Plan ist nur möglich, wenn ein scheinbares Conglomerat heterogener Anforderungen genial in einen einfachen, ausgesprochenen architectonischen Gedanken vereinigt werden kann. Diese Bedingungen stellt das Programm selten, und die entsprechenden Lösungen sind dafür noch seltener.

Immerhin aber, auch wenn der zweite Fall eintritt, so wird eine Vergleichung der verschiedenen Projekte zeigen, wie verschieden den Programmbedingungen entsprochen werden kann, und es wird dem Bauherrn nun frei stehen, das ihm am besten passende auszuwählen, — und welches wird das am besten passende sein? Dasjenige, welches in dem Baustyle von heut zu Tage verfasst ist, wenn man unter Baustyle nur dasjenige versteht, was er nach oben gesagten Worten ist.

Scheint dieser Schluss etwas gewagt, so ist er jedenfalls theoretisch durchaus richtig, und wenn der Theorie auch in der Praxis vielfach durch Kunstniffe und verdorbenen oder doch irre geleiteten Geschmack ein Bein geschlagen wird, so können sich doch diese Umstände auf die Zeit kaum halten, und es wird Aufgabe aller Interessenten sein, dahin zu wirken, dass die Praxis möglichst bald mit der Theorie coïncidire.

Es lassen sich also folgende Sätze aufstellen, deren Innehaltung, die Befriedigung des Bauherrn, des Künstlers und überhaupt auch des allgemeinen ästhetischen Interesses bedingen wird.

- 1) Jedes Bauwerk soll einen bestimmten Character haben.
- 2) Dieser Character soll durchaus seiner Bestimmung entsprechen.
- 3) Dieser Character kann seiner Bestimmung nur dann entsprechen, wenn Bauwerke der Jetzzeit in einem Style der Jetzzeit entworfen sind.
- 4) Im Style der Jetzzeit kann nur von einem Künstler geschaffen werden, welcher deren Bedingungen aufs Genaueste kennt, indem er sie sonst nicht erfüllen kann.
- 5) Niemand ist besser im Falle, die Bedingungen, welche von einem Neubau erfüllt werden sollen, genauer anzugeben, als der Bauherr desselben.
- 6) Der Bauherr soll daher vor Angriffnahme der Pläne ein genaues, vollständiges Bauprogramm ausarbeiten, von dessen Erfüllung er nicht ohne zwingende Gründe abweichen soll.
- 7) Nichts ist geeigneter, den Werth einer Arbeit besser festzustellen, als eine Vergleichung, und es gibt keinen bessern Sporn zur Anstrengung aller Kräfte, als die Concurrentz.
- 8) Eine solche Vergleichung wird am besten dadurch angebahnt, dass man das nämliche Bauprogramm von verschiedenen Künstlern bearbeiten lässt.
- 9) Die Vergleichung und Classifizirung der Arbeiten wird am zuverlässigsten ebenfalls durch Künstler erfolgen,

welche das Programm des Genauesten kennen, und von dessen Richtigkeit und Vollständigkeit überzeugt sind.

- 10) Um sicher zu sein, ein vollständiges und richtiges Bauprogramm ausgearbeitet zu haben, und eine gute Beurtheilung zu erhalten, wird der Bauherr gut thun, bei der Ausarbeitung desselben diejenigen Künstler zu Rathe zu ziehen, denen er später die Beurtheilung übertragen will.
- 11) Es wird Zutrauen erwecken, und desshalb im Interesse des Bauherrn sein, die Namen der beurtheilenden Künstler zum Voraus anzugeben.
- 12) Um viele Pläne zur Vergleichung und Beurtheilung zu erhalten, ist eine öffentliche Concurrenz der billigste Weg, indem nicht alle Künstler entschädigt werden müssen und zugleich der beste Weg, da er jede Monopolisirung ausschliesst, das Mittel an die Hand gibt, hervorragende Talente zu ermitteln und bekannte Aufgaben, immer in neuer origineller Weise gelöst, zu erlangen. Schliesslich ist mit einer solchen ebensowohl dem Interesse des Bauherrn, wie des Künstlers gedielt und dem öffentlichen dadurch ein Dienst geleistet, dass es immer von neuem angeregt wird.

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 6,10 M., Airolo 24,90 M., Total 31 M., mithin durchschnittlich per Tag 4,43 M. Die Arbeit ist in Göschenen durch die Notwendigkeit, den Richtschiffen mit Holzgerüsten zu versetzen, verzögert worden.

Gotthardbahn. Die Gemeindeversammlung von Uri stellt an die Gotthardbahn direction das Ansuchen, um Verlegung des Rangirbahnhofes und der Reparaturwerkstätte nach Aaldorf; sowie um Näherlegung auf 8—12 Minuten des Stationsbahnhofes an das Dorf.

Simplonbahn. Herr Ingenieur Georg Lommel soll mit definitiven Studien des Simplonüberganges beauftragt werden.

Neuenburg. In Fontaines hat sich eine Baugesellschaft gegründet.

Westbahnen. Der Staatsrat hat zum Mitglied des Verwaltungsrathes der Westbahnen für den Canton Waadt Hrn. Ständerath Vessaz und zum Suppleanten Hrn. Präfect Duplessis in Nyon gewählt.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die Genossengemeinde Freienbach (Höfe) hat letzten Sonntag an Seedamm und Eisenbahn Rapperswil-Pfäffikon 10,000 Fr. gezeichnet.

Bern-Jurabahn. Aus den Mittheilungen, welche der Chefingenieur, Hr. Bridel, den am 9. d. in Bern versammelten Delegirten des Verwaltungsrathes der Jurabahn gemacht hat, ergibt sich, dass das ganze Jurabahnnetz bis October nächsten Jahres, also 6 Monate vor der durch die Concession bestimmten Frist, erstellt sein werde. Ungefähr um die gleiche Zeit wird auch die Verbindungsbahn zwischen Belfort und Morvillars fertig sein, so dass man hoffen kann, innerst weniger denn Jahresfrist die Locomotive von Biel nach Basel und nach Pruntrut fahren zu sehen.

Unfälle.

Steinbruch in Schleitheim. In den letzten Tagen verunglückte in einem der Gypsteinbrüche in Schleitheim ein junger Württemberger. Eine herabstürzende Erdmasse warf ihn zu Boden und verletzte ihn der Art, dass er nach wenigen Stunden starb.

Westbahnen. In Auvernier ist letzte Woche ein Bremser, der zwischen zwei Waggons gefallen war, überfahren und getötet worden.

H. PAUR, Ingenieur. Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

ANZEIGEN

Inserate für „Die EISENBAHN“ sind aufzugeben bei den Verlegern ORELL FÜSSLI & Co. (Abtheilung für Annoncen) und bei den Herren HAASENSTEIN & VOGLER und RUDOLF MOSSE.

Wichtig für Ingenieure.

Im Verlage von Orell Füssli & Cie. in Zürich ist soeben erschienen:

Förderung

Tunnelbauten.

Von Alfred Lorenz,
Ingenieur.

Mit einer graphischen Karte, gr. 8. broch.
Preis Fr. 1. 20.

Von demselben Verfasser ist vor Kurzem bei uns erschienen:

First- oder Sohlenstollen

bei

Tunnelbauten?

gr. 8. brochirt. — Preis 80 Cts.

Als Ingenieur der Gotthardbahn ist dem Verfasser manche Gelegenheit zu neuen Erfahrungen im Bereiche des Tunnelbaues geboten, und dürfte deren Mittheilung für jeden Ingenieur von höchster Wichtigkeit sein.

Für prompte Lieferung von rohen Gussstücken in ordinärem Eisenguss, Weichguss (schmiedbarem Eisenguss)

sowie Messing und Metall nach Modellen oder Zeichnungen empfiehlt sich die

Eisengiesserei und Weichgussfabrik in Aarau.

Direct aus Shanghai importirten

Chinesischen Tusch

in Originalverpackung.

Einzelne Stücke à Fr. 4. —
Halbe Schachtel von 16 Stücken
à Fr. 2. 80.
Ganze Schachtel von 32 Stücken
à Fr. 2. 50.

Empfehlen

Stapfer & Bindschedler,
neben der Bank,
(H6162Z) in Zürich.

Eisenbahnen u. Befestigungsmaterial von de Wendel & Cie., Hayange.

Stahlschienen.

Weichen von Joseph Vögele, Mannheim.

Kreuzungen in Hartguss und Gussstahl.

Brückenwaagen, Krahnen, Dreh scheiben, von der Mannheimer Maschinenfabrik.

Wyss & Studer.

Methodische Anleitung zum Selbstunterricht und zum Gebrauche in Schulen, mit einem Vorworte von

Prof. F. Reuteaux.

Herausgegeben von F. Sennecaen. Nebst 1 Sortiment (25 Stück) einfacher und doppelter Rundschriftfedern.

Preis: Fr. 5. 35.

Vorrätig in Zürich bei

Orell Füssli & Co.