

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 11

Artikel: L'organisation des concours publics
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4765>

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: 27.04.2026

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

wie auch derartig inficirte Gebäude für immer davon befreit werden könnten.

Wie wenig dies bisher gelungen, ist daraus ersichtlich, dass man in den meisten Fällen gezwungen war, die afficirten Dielen, Wände, Balken, Pfosten etc. durch neue zu ersetzen, ohne jedoch hierdurch vor dem Wiedererscheinen der Pilze gänzlich gesichert zu sein.

Die Herren Vilain & Comp. haben vor bereits 15 Jahren ein Präparat — genannt „Mycathanon“ (Schwammtod) — bereitet, welches sich seitdem nach dem übereinstimmenden Urtheil zahlreicher Sachkundiger gegen den Holz-, Haus- und Mauerschwamm, diesen gefährlichen Feind der menschlichen Wohnungen, als schnell und nachhaltig wirkend erprobt hat.

Das „Mycathanon“ hat in Folge seiner chemischen Zusammensetzung die Eigenschaft, nicht nur den vorhandenen Holz- und Mauerschwamm für immer zu beseitigen, sondern auch als Präservativmittel das Auftreten desselben vollständig zu verhüten. Ferner kann dasselbe mit Vortheil zur Imprägnirung von Eisenbahnschwellen, Telegraphenstangen, Lafettenbalken, Nutzhölzern etc. verwendet werden, welche dadurch vor Fäulniss und andern ähnlichen Uebelständen am besten geschützt bleiben.

Durch dieses Mittel wird den Besitzern von Gebäuden eine für Erhaltung der letzteren bis jetzt ungekannte Sicherheit geboten, und ist es daher sowohl allen denen zu empfehlen, in deren Gebäuden der Schwamm bereits sein Zerstörungswerk begonnen hat, als auch denen, welche Neubauten aufführen und dieselben für alle Zeit gegen das Auftreten des Holz-, Haus- und Mauerschwammes sichern wollen.

Das „Mycathanon“ ist eine klare chemische Flüssigkeit und enthält weder giftige Substanzen noch auch solche Stoffe, welche einen unangenehmen Geruch verbreiten oder beim Einathmen auf den menschlichen Organismus schädlich oder belästigend einwirken; es ist vielmehr im Gegentheil dadurch der Gesundheit sehr zuträglich, dass es die, allen schwammigen Localitäten eigene modrige und ungesunde Luft vollständig reinigt und die Gesundheitsgefährlichkeit von Wohnungen durch Zerstörung der in solcher Luft in grosser Fülle verbreiteten, beim Einathmen schädlichen Pilzsporen beseitigt.

Für den Häuserbau hat es, wie mehrfach constatirt worden ist, noch den grossen Vortheil, dass mit Mycathanon imprägnirtes Holz sich sehr schwer entzündet.

Zum Gebrauch wird das „Mycathanon“ bis zum Siedepunkt (80° R.) in einem eisernen Gefäss aufgekocht und in der vollen Siedehitze mittelst eines starken Maurer-Pinsels auf alle Stellen, welche mit Schwamm behaftet sind, einige Mal stark aufgetragen. Um das Verdampfen zu verhüten, ist es gerathen, das Gefäss während des Aufkochens zu decken.

Zeigt sich der Schwamm am Holzwerk, so ist es nöthig, dasselbe blozulegen und erst nach gehöriger Säuberung und Entfernung der Pilze die heisse Flüssigkeit zur Anwendung zu bringen. Bei Thürpfosten, Pfeilern und dergl. ist ebenfalls die Blosslegung nöthig, um auch die mikroskopisch kleinen Samen (Sporen) der Pilze in vorhandenen Ritzen, Löchern, Fugen etc. durch gehöriges Bestreichen mit siedendem Mycathanon für immer unschädlich zu machen. Nachdem das Erdreich unter den Dielen, sowie das Mauerwerk mit der heissen Masse gut getränkt worden ist, geschieht dasselbe auch und zwar vor dem Niederlegen mit sämmtlichem neu anzubringendem Holzwerk, als: Balken, Unterlagen sowie Dielen. Die Dielen sind nur auf der unteren, dem Erdreich zugekehrten Seite zu bestreichen, während das übrige Holzwerk auf allen Seiten bestrichen werden muss.

Das mit dem Schwamm behaftete Mauerwerk muss vor dem Auftragen des „Mycathanon“ vom Putz befreit, die Fugen zwischen den Mauersteinen ca. 1/2 Zoll tief ausgestemmt und von den vorhandenen Schwammfasern gründlich gereinigt werden, damit die siedende Flüssigkeit in das Mauerwerk gehörig einzieht.

Auch bei Efflorescenzen des Mauerwerks leistet dieses Mittel vorzügliche Dienste. Nachdem man die im Abfallen begriffenen Theile entfernt hat, bestreicht man die Mauer einige Male mit diesem siedend gemachten Präparat, nach dessen Einziehen sie sofort wieder verputzt werden kann.

In allen obigen Fällen ist es rathsam, dieses Mittel nicht nur auf die direct inficirten Stellen, resp. dort, wo der Schwamm bereits zu Tage getreten ist, einwirken zu lassen, sondern auch auf deren Umgebung, um zu verhindern, dass der Schwamm an anderen Stellen auftrete, an welchen die mit blossem Auge unsichtbaren Sporen desselben sich bereits angelagert haben. Der sichere und dauernde Erfolg wird die Ausgabe für das erforderliche Quantum „Mycathanon“ gewiss rechtfertigen.

Die anzuwendende Quantität lässt sich nur nach der Ausdehnung des vorhandenen Uebels bemessen, da zu kleineren Flächen oftmals mehr gebraucht wird, als zu grösseren. Wir haben indess constatirt, dass zur Imprägnirung von Holzwerk 1 Liter auf circa 15 bis 20 □' Fläche, wohingegen bei von Schwamm inficirtem Mauerwerk und Erdreich 1 Liter auf circa 6 □' ausreicht.

Bei Neubauten, namentlich aber, wenn sie auf feuchtem Terrain aufgeführt werden, ist es nöthig, um eine Schwamm-bildung von vornherein zu verhüten, das Mauerwerk, sobald solches mit dem Erdboden gleich ist, sowie letzteren selbst und sämmtliche Holztheile vor dem Niederlegen mit dieser Flüssigkeit, welche auch hier in siedendem Zustande anzuwenden ist, zu bestreichen, wonach der Schwamm nie entstehen kann.

Das Präparat ist, gut verkorkt, in den von der Fabrik gelieferten ausgepichteten Fässern dem Verderben niemals ausgesetzt und kann in jeder Temperatur aufbewahrt werden.

* * *

L'Organisation des Concours publics.

La Société Genevoise des Ingénieurs et Architectes s'est réunie le 8 mars, et après avoir entendu le rapport de la Commission, elle a discuté et arrêté les propositions suivantes:

Propositions de la Société Genevoise des Ingénieurs et Architectes.

Art. 1. Le jury doit être composé en majorité d'hommes spéciaux soit, d'architectes pour les concours d'architecture et d'ingénieurs pour les concours qui se rattachent aux travaux de cette catégorie; il est désirable qu'il soit tenu compte pour ces choix, des indications qui pourraient être demandés, soit à la section locale de la Société Suisse des Architectes et des Ingénieurs, soit au comité central de cette Société.

Art. 2. Le programme, après avoir été élaboré par l'administration soit publique, soit particulière, ou par l'autorité communale qui ouvre le concours, devra être soumis aux membres désignés pour faire partie du jury, afin qu'il soit examiné par eux et modifié au besoin sur leurs indications; cette mesure a pour but de s'assurer que les membres définitifs du jury approuvent les conditions du programme. La majorité des membres du jury doit être, autant que possible, prise en dehors de la localité et parmi des personnes pouvant facilement se rendre compte des conditions et du mode de constructions locales, il est à désirer qu'ils n'appartiennent pas tous à la même école.

Art. 3. L'acceptation des fonctions de membre du jury, implique de droit le renoncement absolu à toute participation directe ou indirecte au concours et la condition de ne pas accepter plus tard d'élaborer un nouveau travail, si le concours ne donne pas un résultat suivi d'exécution, pour l'un des concurrents primés.

Art. 4. Le programme ne doit exiger des concurrents que le travail nécessaire, soit en plans soit en devis, pour donner une idée claire du projet, et de son coût approximatif; les échelles doivent être rigoureusement prescrites et il convient d'éviter celles nécessitant des dessins d'un trop grand format.

Art. 5. En vue de simplifier le plus possible le travail des concurrents, les évaluations des projets seront en général basées sur le coût du mètre cube ou du mètre carré de construction; toutefois, pour les travaux dont le devis serait facile à établir, et dans lesquels la limitation du coût aurait une grande importance, il faudrait fournir aux concurrents une série des prix principaux et des usages pour métrés ou autres adoptés dans la localité.

Art. 6. La mise hors de concours devra être prononcée de plein droit:

- 10 Si le projet est envoyé après l'époque fixée pour livraison du travail;
- 20 S'il s'écarte notablement des conditions stipulées dans le programme, soit au point de vue des tracés, soit à celui de la dépense;
- 30 Si les dessins exigés par le programme ne sont pas à l'échelle prescrite.

Art. 7. Un concours public ne peut être rapporté. En thèse générale, la somme promise pour primes devra être distribuée aux concurrents dans la proportion que le jury estimera convenable; le montant de ces primes devra être autant que possible équivalent aux honoraires qui seraient alloués à l'ensemble des concurrents primés, quitte à les répartir inégalement, suivant le rang obtenu par chacun d'eux. L'auteur du meilleur projet devra, autant qu'il pourra se faire, être chargé des études définitives et de la direction des travaux.

Art. 8. Après le verdict du jury tous les projets devront être publiquement exposés pendant quelques jours; après quoi les travaux non-primés seront rendus à leurs auteurs.

(Signé) A. REVERDIN, architecte,
Rapporteur de la Commission.

Après cela la Société s'est occupée de la question des honoraires des architectes. Un tour de préconsultation a eu lieu et l'opinion qui s'est fait jour parmi tous les membres présents, a été que le système allemand, et celui que propose la section de Zurich, sont trop compliqués, quoique plus logiques que celui usité à Genève depuis 25 ans. Ce dernier système a vieilli et a besoin d'être revu. Aussi la Société a-t-elle nommé une commission pour s'occuper de ce sujet en se basant sur des systèmes dont on se sert ailleurs. Cette commission a été composée de

MM. BOURDILLON, architecte.
CAMOLETTI, „
REVERDIN, fils, „

* * *

Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich.

(Schluss.)

§ Der Staat wird gerade so, wie es jetzt in Preussen geschieht, die Kosten und die Erträge der einzelnen Linien ermitteln wollen und müssen, also getrennte Rechnungen zu führen und die Resultate bei der Centralverwaltung zusammenzustellen haben. Die Specialdirectionen müssen daher unter einander gerade so abrechnen, wie es jetzt bei den Privatgesellschaften geschieht, welche überdem die Zusammenstellung ersparen. Woher soll also eine grosse Ersparniss bei der Abrechnung rühren? Es ist kein Grund anzunehmen, dass die Organisation unter der Staatsverwaltung viel einfacher sein könne und weniger Personen gebrauche. Das widersprüche aller Erfahrung. Im Gegentheil bedarf der Staat aus bekannten Gründen mehr Controlen und grösserer Sicherheit als die Privatindustrie.

Geld und Zeit können beim Abrechnungswesen gespart werden durch gleichmässige und vereinfachte Classification der Güter- und Tarifsätze; aber dieser Nutzen käme ebensogut den Privat- und jetzigen Staatsbahnen, als einer Reichsbahnverwaltung zu gut.

Zu den Hauptmotiven für die Erwerbung der sämtlichen Bahnen durch das Reich übergehend, muss zugestanden werden, dass das Verlangen nach gleichmässiger, möglichst einfacher Classification der Güter und einfachen klaren Tarifen gerechtfertigt erscheint. Wenn auch bei allen anderen Transportarten auf Chausseen und Wasserstrassen eine Classification der Güter und verbindliche Tarife nicht bestehen, und es keinem Staate einfallen kann, solche einzuführen, so liegen doch in den von Staats wegen an Privatgesellschaften ertheilten Concessionen und der darin stets vorbehaltenen Genehmigung der Tarife, so wie in der für Eisenbahnen mehr oder weniger fehlenden Concurrenz zureichende Gründe dafür, dass der Staat die ihm zustehenden Rechte benutze, um das den Verkehr schädigende bunte Gewirr an Güterclassificationen und verschiedenartigen Tarifen zu vereinfachen. Wäre Deutschland nicht so zersplittert

gewesen, so hätte der jetzt herrschende Uebelstand von Hause aus vermieden werden können und sollen. Die Beseitigung desselben ist unzweifelhaft eine wichtige Aufgabe des geeinigten Deutschlands. So weit das Ziel ohne tiefen Eingriff in die von den Einzelstaaten den Privatgesellschaften bereits eingeräumten Rechte, mit anderen Worten ohne erhebliche Herabsetzung der genehmigten Tarife erreicht werden kann, hat die Sache keine allzugrossen Schwierigkeiten bei voraussetzendem guten Willen der Einzelstaaten. In vielen Fällen würden sich unvermeidliche Herabsetzungen einzelner Frachtsätze durch kleine Erhöhungen anderer compensiren lassen.

Die Fragen, ob eine Entschädigung für Herabsetzung der Taxen vom Reiche oder von den Staaten an die Privatbahnen zu leisten sei, und ob das Reich auch die Staatsbahnen hiefür zu entschädigen haben würde, berührt uns weniger als die Erörterung der Frage, bis zu welchem Punkte das vom Staate gewährte Expropriationsrecht ihm die Befugniss zur entschädigungslosen Einmischung in die Tariffixirung gebe.

Herr von Unruh findet die Gegenleistungen der Bahnen, wie Postbeförderung und Militärtransporterleichterung etc., compensiren das ziemlich werthlos gewordene Privilegium des Expropriationsrechtes vollständig, habe doch langjährige Erfahrung herausgestellt, dass selbst sehr hohe Preise, die beim freiwilligen Verkauf gefordert werden, in der Regel erheblich niedriger sind, als die Werthsermittlung bei der Expropriation ergibt. Sodann fährt er fort:

Eine Berechtigung zu weitgehenden Forderungen an die Eisenbahnen wird zuweilen aus dem tatsächlichen Monopol auf Beförderung von Personen und Gütern hergeleitet, das solche Bahnen allerdings besitzen, denen keine Concurrenz von Parallelbahnen gemacht wird. Wollte man darauf Ansprüche auf dauernde Belastungen gründen, so müsste das tatsächlich und vorläufig vorhandene Monopol in ein gesetzlich bestehendes verwandelt werden, sonst könnten zuerst grosse Lasten auferlegt und dann doch Parallelbahnen erbaut werden. Artikel 41 der deutschen Verfassung bestimmt aber mit Recht, dass ein solches Zugeständniss nicht gemacht, Widerspruchsrechte gegen neue concurrirende Bahnen nicht eingeräumt werden sollen.

Wenn ein tatsächliches Monopol an sich die Berechtigung zu staatlichen Eingriffen ohne Entschädigung gäbe, so könnte man am Ende verlangen, dass der Staat die Preise der Steinkohlen für jedes Kohlenrevier im Interesse der Consumenten oder doch zur Verhütung der Ausbeutung derselben feststelle und zwar so niedrig, dass die Gruben keine oder nur knappe Zinsen abwürfen.

Stellt man sich gegenüber der Frage, ob die Erwerbung und der Betrieb sämtlicher Eisenbahnen eine Aufgabe des Reichs sei, auf einen höheren, als den Nützlichkeitsstandpunkt, so findet man, dass derjenige Staat, in dem die bürgerliche Freiheit am frühesten zur Entwicklung und festen Begründung gelangte und das Ueberwuchern der Staatsgewalt auf das Gebiet des Verkehrslebens und der Industrie (die Colonien ausgenommen) verhindert wurde, nämlich England, sich mit dem Bau von Verkehrsstrassen gar nicht befasst hat, noch viel weniger mit dem Transport der Güter. Auf Staatskosten sind dort weder Eisenbahnen, noch Chausseen, noch Canäle, nicht einmal Handelshäfen gebaut worden. Nur die Kriegshäfen und in neuerer Zeit einige Sicherheitshäfen für in Noth befindliche Schiffe hat der Staat ausgeführt. Dasselbe Princip haben die englischen Auswanderer in Nordamerika festgehalten, so dringend nothwendig dort die Erleichterung des Verkehrs war. Dem Repräsentantenhause und dem Senat kommt es nicht in den Sinn, von diesem Grundsatz abzuweichen und die einzelnen Bundesstaaten würden ohne jeden Zweifel jeden solchen Versuch zurückweisen.

Auf dem europäischen Continent hat die Entwicklung einen ganz anderen Verlauf genommen. Der durch ständische Einrichtungen im Mittelalter und später stark eingeschränkte Feudalstaat hat sich zunächst in einen absoluten, in die unbeschränkte Monarchie verwandelt. Diese hielt sich für berufen und war es auch in vieler Beziehung, die Gewalt auf allen öffentlichen Gebieten auszuüben, den Unterthanen gegenüber wenn nicht Vorsehung zu spielen, so doch allgemeiner Obervornund zu sein. Das daran gewöhnte und jeder Selbsthülfe