

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 2

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: 16.01.2026

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

Baupolizeiliches.

In der vorletzten Nummer dieses Blattes ist ein Artikel „Baupolizeiliches“ erschienen, der einen interessanten Fall aus diesem Gebiete in einer Eingabe an das hohe Bundesgericht behandelt.

Da uns dieser Fall etwas genauer bekannt ist, so zwingt uns der Inhalt des genannten Artikels zu einer kurzen Gegenbemerkung.

Der Schwerpunkt der ganzen Angelegenheit dreht sich um die Frage:

Ist dem § 40 des Baugesetzes für die Städte Zürich und Winterthur, welcher sagt:

„Die Umfassungsmauern aller Hauptgebäude, die an die Strassen stossenden Seiten der Nebengebäude und die Hauptscheidewände im Keller sind von massivem Mauerwerk aufzuführen.“

„Die Anwendung von Holzwänden und geschindelten Wänden am Aeussern des Gebäudes ist untersagt“ nachgelebt worden oder nicht?

Eine verschiedene Interpretation dieser gesetzlichen Vorschrift ist nicht möglich, denn Lemma 2 des Paragraphen steht ganz selbstständig da und bezieht sich nicht auf eine Unterabteilung oder eine gewisse Kategorie von Gebäuden des Absatzes 1, sondern gilt ganz allgemein für alle Bauten.

Wenn desshalb solche doppelte Lattenverschläge für grosse Schuppen zugegeben wurden, so widerspricht dies dem klaren Wortlaute der an sich sehr wichtigen und prinzipiellen Gesetzesbestimmung. — Wir verhehlen uns zwar durchaus nicht, dass das Gesetz und die durch die verschiedenen gewerblichen Zwecke verlangten baulichen Einrichtungen oft in einen bedenklichen Conflict mit einander gerathen und dass es für die Baupolizeibehörden unendlich schwer hält, dasselbe mit den praktischen Erfordernissen in einen gewissen Einklang zu bringen.

Hier wäre es aber möglich gewesen; grosse Jalousieöffnungen, wenn nötig aus Eisen, zwischen schmalen Fachwerkswänden würden dem vorliegenden Zwecke entsprechen und dadurch wäre die gesetzliche Bestimmung respectirt.

Wenn desshalb die Regierung des Cantons Zürich die oben erwähnten hölzernen Constructionen auf angehobene Beschwerde hin als unzulässig erklärt, so hat sie nach unserer Ansicht nur ihre Pflicht erfüllt und dem klaren Wortlaute des Gesetzes Nachachtung zu verschaffen gesucht.

G.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

Central-Comité

Auszug aus den Verhandlungen.

- Ueber das Verhältniss zur Zeitschrift „Eisenbahn“ und die stattgehabte Veränderung in der Redaction, soll vermittelst Circular an die verschiedenen Sectionen Bericht erstattet werden.
- Ein Mitglied des Central-Comités eben von Paris zurückgekehrt, berichtet über den Eindruck, den die Ausstellung des schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Vereins im Allgemeinen mache. Der Eindruck sei kein ungünstiger; wenn auch da und dort in der Art des Arrangements eine etwelche Abänderung nicht unerwünscht gewesen wäre. Von verschiedenen Seiten werde das bedeutende und zahlreiche Material, das aus den verschiedenen Gebieten der Technik zur Ausstellung gelangt sei, als recht werthvoll anerkannt. — Eigentlich beanstandet wird nur der eigenthümliche Umstand, dass in der Abtheilung für Architektur, Gegenstände sich befinden, die eher einer andern Gruppe angehörend, durch ihre grosse räumliche Ausdehnung den Eindruck dieser Planausstellung etwas abschwächen.

Es wird die Frage ernstlich in Erwägung gezogen, sämtliche vom Vereine ausgestellten Objecte in einer oder mehreren Städten der Schweiz wieder zur Ausstellung zu bringen.

Hierüber sollen die einzelnen Sectionen um ihre Ansichten befragt werden.

* * *

Submissionsanzeiger.

Canton Aargau.

Termin 15. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für die Catastervermessung Lenzburg*, an *Gemeindeammann Hämmerli*, Lenzburg. Instruction und Vertrag dortselbst.

Termin 20. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für die Unterführungsarbeiten des Brunnenstollens an den Gemeinderath Aarau*. Unterführungsarbeiten und theilweise Neuerstellung der Ausmauerung des Brunnenstollens. Voranschlag Fr. 45 000. Pläne und Bauvorschriften bei *A. Gonzenbach, Ingenieur in Aarau*.

Canton Baselland.

Termin 15. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für Ergolzbrücke an Gemeindepräsident Schaub in Ittingen*. Eiserne Brücke von 15 m/ Länge, 3,6 m/ Breite und 180—200 Centner Tragkraft. Auskunft dortselbst.

Canton Bern.

Termin 15. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für Wasserleitung, an Jb. Witschi-Glauser in Hindelbank*. Lieferung und Legung von 250 m/ Cementröhren. Pläne und Vorschriften dortselbst.

Termin 16. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für Brückenoberbau, an die Bau-direction des Cantons Bern*. Erneuerung eines Brückenoberbaues in Eisen. Länge 8,6 m/, Breite 4,8 m/, Gewicht der Construction 4052 kilogr., des Zoresbelages 2570 kilogr. Pläne und Voranschlag bei *Cantonsingenieur Gangi*, Bern.

Canton Freiburg.

Termin 1. August. — Bezeichnung: *Bülle-Boltigen-Strasse, Jarroz-Brücke an die Baudirection des Cantons Freiburg*. — Eiserne Bogenbrücke, 90 m/ Spannweite. Bedingungen bei *Strassen- und Brückenbauinspector Gremaud, Freiburg*.

Canton St. Gallen.

Termin 31. Juli. — Bezeichnung: *Catastervermessung Ragaz*, an *Herrn alt Director Egger*, Präsident der Markungs-Commission. Aufnahme des Dorfes und Umgebung (300—400 Jucharten). Auskunft dortselbst.

Canton Graubünden.

Termin 21. Juli. — Bezeichnung: *Eisernes Aquaduct, an das Stadtbauamt Chur*. Aquaduct über den Plessurfluss. Gewicht 12 500 kilogr. Länge 27,2 m/. Pläne und Baubedingungen im *Städtischen Baubureau*.

Canton Schaffhausen.

Termin 20. Juli. — Bezeichnung: *Röhrenlieferung, an Herrn J. Murbach, Gemeindecassier in Gächlingen*. Lieferung und Legen einer Wasserleitung aus gusseisernen Röhren, 1640 m/ von 80 Millimeter Lichtweite und 140 m/ von 50 Millimeter Lichtweite.

Canton Zug.

Termin 15. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe auf Reservoirbaute, an die Bau-Commission der Wasserversorgungsgesellschaft Zug*. Reservoir von 500 Kubikmeter Inhalt. Pläne und Baubedingungen bei dem Actuar der Gesellschaft *Alb. Uttinger* zum Löwen, Zug.

Canton Zürich.

Termin 14. Juli. — Bezeichnung: *Eingabe für den Schulhausbau Flaach*, an *Präsident Peier* in Flaach. Grösseres Gebäude mit Lehrerwohnungen, Spritzenlocal etc. Ferner ein Dachstuhl für das Schulhaus. Pläne und Bauvorschriften bei *Jb. Tobler*, zum Schloss, Flaach.

Termin 15. Juli. — Bezeichnung: *Brücke zu Glattfelden an den Director der öffentlichen Arbeiten, Zürich*. Eiserne Brücke über die Glatt. Pläne und Bauvorschriften auf der Kanzlei der *Direction der öffentlichen Arbeiten*.

Termin 16. Juli. — Bezeichnung: *Strassenbaute Küssnacht* an *Herrn Kriech-Wunderli*. Herstellung der *Schiedhaldenstrasse*. Auskunft dortselbst.

Bezeichnung: *O. F. 33, an Orell Füssli & Co, Zürich*. *Luftheizung und Ventilation* für einen grossen Tröcknesaal in einer Fabrik.

Bezeichnung: *Eingabe für Brunnleitung, an Civilpräsident H. Ruegg* in *Dürstelen bei Hiltlau*. Brunnleitung von 1000' Länge; Caliber 15 oder 16", je auf 100' eine Büchse. Auskunft dortselbst.

Bezeichnung: *A Y 3620 Haasenstein und Vogler, Zürich*, Wasserleitung 160' lang, 30 Centimeter Caliber, 100' Guss- und 60' Blechröhren. Ferner ein Stollen von 100'. *Eingabe für Lieferung und Legung der Röhren, Ausheben und Wiedereindecken des Stollens*.

* * *

Aus der Fachliteratur.

In der *Zeitschrift für Bauwesen* (Erbkam's Banzeitung) findet sich in der letzten Nummer ein Bericht über die *Kohlen-Verladevorrichtungen in den englischen Kohlenhäfen*. Bei den colossalen Mengen, welche entweder zum Export oder zur Verschiffung nach andern Theilen des Königreichs von den Bahnen in Schiffe verladen werden müssen, hat man schon frühe auf maschinelle Einrichtungen gesonnen, welche die Handarbeit erleichtern sollten und welche sie jetzt sozusagen ganz verdrängt haben.

Man kann vier Hauptsysteme, welche hauptsächlich den localen Verhältnissen, der Höhenlage der Bahn über den Schiffen, entsprungen, sodann aber auch der Qualität, respective Festigkeit der Kohle angepasst sind, unterscheiden:

- Das *Spout-System*, wobei die Kohlen aus dem Boden des Waggons in eine geneigte Schuttrinne fallen, in derselben bis zur Höhe der Schiffsluke gleiten und von hier in den Schiffsräum fallen.

2. Das *Drop*-System, bei welchem der beladene Waggon durch verschiedene Einrichtungen, entweder Balanciers oder Krahne, zur Luke des Schiffes herabgelassen wird und die Kohlen durch Öffnen von Bodenklappen oder Kippen des ganzen Waggons in das Schiff entladen werden.

3. Das *Tip*-System, bei welchem die Waggons um eine horizontale Achse gekippt werden und die zu entladenden Kohlen durch Öffnen einer Kopfklappe des Waggons, entweder direct oder durch eine Schuttrinne in den Schiffsräum fallen.

4. Das *Box*-System, bei welchem die Kohlen in besondern, auf dem Wagengestell stehenden Kästen nach der Ladestelle transportiert, diese Kästen dann durch Krahnen abgehoben, bis zur Schiffsluke oder in den Schiffsräum herabgelassen und schliesslich die Kohlen durch bewegliche Bodenklappen entladen werden.

Alle diese Systeme sind in Bezug auf ihre Constructionen und Verwendung eingehend besprochen und die verschiedenen Vorrichtungen auf mehreren Tafeln illustriert.

Auf andere sehr interessante Artikel im gleichen Hefte, werden wir später zurückkommen.

* * *

Geschäftliche Notizen.

Die Herren *Chioldera & Tschudy*, Architekten, zeigen an, dass sie unter dieser Firma in Zürich ein Architecturbureau errichtet haben. Das Bureau befindet sich *Waaggasse 9*, Parterre.

* * *

Chronik.

Eidgenossenschaft.

Der Bundesrat bewilligte der St. Galler-Regierung einen Bundesbeitrag von 20 000 Fr. an die *Seedammbaute von Rapperswil*.

Canton e.

Zürich, 10. Juli. — Heute fand eine Probe der neuen von Herrn Ingenieur *A. Schmid* konstruierten Universalmaschine auf dem Stadthausplatz statt. Diese Maschine vereinigt in sich eine Strassenlokomotive, eine transportable Dampfmaschine (Locomobil für Bauzwecke) und eine Dampffeuerspritze. Das Gewicht der leeren Maschine beträgt 110 Centner, der complet equipirten 128 Ctr. Die Zeit vom Anheben (des kalten Kessels) bis ein Druck von etwa 12 Atmosphären erreicht ist, beträgt 45 Minuten. Ist die Maschine im Betrieb und das Wasser im Kessel warm, so ist dieser Druck in circa 20—25 Minuten zu erreichen.

Als Strassenlokomotive zeichnet sich diese Maschine durch ungemeine Lenkbarkeit aus und ferner kann dieselbe fast momentan angehalten werden und sie kann Steigungen von 5—6 % leicht überwinden. Die Leistungen der Maschine in dieser Beziehung waren ganz ausserordentlich.

Die Versuche als Dampffeuerspritze fielen im allgemeinen günstig aus. Einige Fehler die sich zeigten: ungeeignete Ausflussöffnungen und ungünstiges Arrangement des Windkessels, die einen etwas verfahrenen und unregelmässigen Wasserstrahl zur Folge hatten, werden verbessert werden. Die Wurfweiten waren bei den Versuchen folgende:

Anzahl der Schläuche	Caliber in Millimeter	Wurfweite in Meter
1.	4	11 14 15 18 25
2.	2	22 22 30
3.	1	22 38—40
4.	1	25 38
5.	1	30 30
6.	1	22 42
7.	2	22, 22 34

Wir werden in nächster Zeit eine genaue Beschreibung mit Zeichnungen der Maschine veröffentlichen, und treten daher heute nicht näher auf deren Construction ein.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 23,4 m², Airolo 27,1 m², Total 50,5 m², mithin durchschnittlich per Arbeitstag 9,3 m².

Gotthardbahn. Herr Dr. A. Escher hat seine Entlassung von der Stelle des Präsidenten der Direction genommen.

Jurabahnen. Der am letzten Freitag in Bern versammelte gewesene Verwaltungsrath hat die Direction, bestehend in den Herren Präsident Marti, Vicepräsident Jolissaint und Grandjean, einmuthig und mit Acclamation auf eine neue Amtsdauer von 6 Jahren bestätigt, ebenso den Oberingenieur Herrn Bridel und den Generalsecretär Herrn Ducommun. Die Frage der directen und obligatorischen Vertretung der Cantone Bern, Basel, Neuenburg und Solothurn im Verwaltungsrath der Gesellschaft wurde, als nicht dringlich, vertagt, und auf den Antrag der Direction die Stellung eines Directors als unvereinbar mit derjenigen eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes erklärt. Ferner wurde beschlossen der Actionärversammlung den Antrag zu stellen, den Reservefond für Oberbau-Erneuerung mit 1800 Fr. per Kilometer und per Jahr zu dotieren.

Der *Centralbahn* wurde vom Bundesrath die Zuschlagsfrist für Umladung von Gütersendungen zwischen der Centralbahn, den Jurabahnen, der Bötzbergbahn und der Basler Verbindungsbahn in der Weise bewilligt, dass

für Detailgüter die gewöhnliche Frachtzuschlagsfrist um 24 Stunden verlängert wird.

Für den Transport von Partiengütern von mindestens 5000 kilogr. pro Wagen beziehungsweise für sämmtliche Wagenladungsgüter, verbleibt es bei den reglementarischen Fristen.

Verschiedenes.

Internationaler Telegraphenverkehr. — Das in Bern erscheinende „Journal télégraphique“ veröffentlicht den letzten Theil der statistischen Angaben über den telegraphischen Geschäftsbetrieb für das Jahr 1876. Darnach haben von den achtzehn europäischen Verwaltungen acht einen Überschuss, zehn dagegen ein Deficit aufzuweisen (bei Deutschland sind die Ausgaben nicht ausgeworfen, weil im Jahre 1876 die Verschmelzung der Post mit der Telegraphie erfolgte). Überschuss zeigen Bayern mit 15,07 %, Würtemberg mit 2,20 %, Frankreich mit 17 %, Grossbritannien (europäisches Netz) 20,71 %, Italien 23,77 %, Russland 24,75 %, Schweden 5,56 % und die Schweiz 14,92 %. Dagegen hat die Western-Union Telegraphen-Gesellschaft einen Überschuss von 47 %. Das Deficit beträgt für Belgien 14,17 %, für Dänemark 1,24 %, für die Niederlande (europäisches Netz) 27,38 %, für Norwegen 8,26 %, für Österreich 15,69 %, Rumänien 37,54 %, Spanien 38,24 %, für Ungarn 17,18 %.

Eisenbahnunfall. — Basel. Den 5. Juli Abends fuhr der St. Ludwig um 6 Uhr 40 Minuten verlassende Personenzug vor der Station Leopoldshöhe auf eine Manöverabteilung des auf letztergenannter Station gerade anwesenden Güterzugs. Von den Reisenden des Personenzuges wurden durch den Zusammenstoß drei leicht contusionirt, während ein vierter anscheinend erheblicher durch eine Gehirnerschütterung verletzt wurde. Von dem Zugbegleitungspersonal erlitten ein Wagenwärter und ein Bremser Quetschungen am Kopf und ausserdem der letztere noch einen Rippenbruch. Die drei schwerer Verletzten fanden noch am gestrigen Abend Aufnahme im hiesigen städtischen Hospital. Nach Aussage der Ärzte sollen die Verletzungen der in's Spital verbrachten Personen nicht lebensgefährlich sein.

Unglücksfälle. — Der in letzter Nummer gemeldete Eisenbahnunfall bei Genf war nicht der einzige, es fanden in der gleichen Nacht drei Entgleisungen auf den aus Frankreich nach Genf fahrenden Bahnlinien statt.

Bauhätigkeit in Deutschland. — Folgende neue Eisenbahnlinien wurden Mitte Mai dem Verkehrs übergeben: Die Theilstrecke Ehrang-Perl der Moselthalbahn, die zur Saarbrückener Bahn gehörige Strecke Diedenhofen-Sierk-Trier, die zu den bairischen Verkehrsanstalten gehörige 56 Kilometer lange Strecke von Schnabelwaid (Station der Linie Nürnberg-Baireuth) nach Hollenbrunn, die Zweigbahnhauptstrecke von Andernach nach Niederwendig und die zur preussischen Ostbahn gehörige, 52 Kilometer lange Strecke Tempelburg-Hammerstein der Wangerin-Konitzer-Bahn. Das hört sich langsam bei uns bereits wie ein Märchen an.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	72,80	67,20	Gute Marken wie:			
Coltness	76,90	69,05	Clarence, Newport etc.	53,10	51,25	48,75
Shotts Bessemer	85,80	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glenarnock	68,75	68,75	im Werk			
Eglington	62,50	61,25				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	—	62,50	der Tagescours. sondern 1 Sch. zu			
Almond	66,25	62,50	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	150,00—162,50	137,50—146,80
„ best	206,25—212,50	150,00—159,40
„ best-best	212,50—228,10	175,00—184,46
Blech No. 1—20	193,75—206,25	196,90—206,25
„ 21—24	231,25—250,00	—
„ 25—27	268,75—275,00	—
Bandesisen	175,00—193,75	—
Schienen 30 Kil. und mehr	134,40—143,75	125,00—131,25
franco Birmingham	im Werk	im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London.

Kupfer.

Australisch (Wallaroo)	Fr. 1843,75—1850,00
Best englisch in Zungen	„ 1762,00 —
Best englisch in Zungen und Stangen	„ 1875,00 —

Zinn.

Holländisch (Banca)	Fr. —
Englisch in Zungen	„ 1637,50 —

Blei.

Spanisch	Fr. 412,50—418,75
Englisch in Tafeln	„ 525,00—537,50

Zink.

* * *