

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 21

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>

peut facilement faire décanter les déblais au moyen de caisses étanches. On peut aussi installer la drague latéralement sur chariots roulants.

Le personnel nécessaire pour conduire la drague, la machine à vapeur ou locomobile et le treuil qui sert à manœuvrer la crêpine, se compose de deux mariniers, d'un chauffeur et du conducteur de la drague. Avec une pompe de 0,225 m de diamètre à l'aspiration on peut faire passer des cailloux de 0,800 kg, avec une pompe de 0,30 m des cailloux d'un poids double sont facilement aspirés.

Dans les profondeurs au dessous de 5 m, avec un appareil de 0,225 m on peut draguer 60 m à l'heure; avec celui de 0,30 m on peut draguer plus de 120 m. Sans le secours d'aucune pompe auxiliaire, on peut éléver les matériaux à 4 m au-dessus du plan d'eau et les transporter horizontalement à 150 m. On peut arriver à draguer jusqu'à des profondeurs de 20 et 25 m. On peut monter une drague Ball faisant 100 t à l'heure pour moins de 25 000 francs.

Depuis deux ans que la drague est employée au port de Lowestoft elle a donné les meilleurs résultats. A l'essai on a dragué pendant 36 heures dans une semaine et on a dépensé les sommes suivantes pour 5650 t de matériaux extraits :

Salaires:	1 dragueur frs. 50
1 mécanicien "	37,50
2 manœuvres "	52
1 mousse "	15
	frs. 154,50
5 t de charbon à 25 frs.	125,00
Huile, graisse, étoape	12,50
Réparation et entretien au taux de	
1 352 frs. par an	26,00
	frs. 318,00

ou par tonne frs. 0,06.

Ajoutons l'intérêt et l'amortissement.

Prix d'achat de la drague frs. 25 000
de la coque "
frs. 32 600
dont intérêt 5% frs. 1 630
amortissement 15% "
4 890
Total frs. 6 520

soit par tonne frs. 0,035,

c'est-à-dire que le draguage revient à fr. 0,10 environ par mètre cube, non compris les transports, avec la drague Ball, tandis qu'avec la drague à godets on payait fr. 0,68. A Lowestoft on ne rencontra pas de cailloux pesant plus de 2½ kg. La drague ne doit pas être employée dans d'autres terrains que ceux se composant de sables graviers et cailloux, pour pouvoir faire le travail avec des prix si notablement inférieurs à ceux des excavations par dragues à godets. Pour point de comparaison nous donnons les prix de revient de quelques grandes draguages anglais.

Localité	Nature du Sol	Prix de revient partiel	Prix total par m ³
Dundee	Sable	Draguage et décharge fr. 0.93 Réparations " 0.28 Amortissements et intérêts " 0.30	fr. 1.51
Hartlepool	Sable et vase de 1870 à 1872 325 000 m ³	Draguage fr. 0.60 Amortissement et intérêt " 0.30	" 0.90
Aberdeen	Sable, vase et boues d'égouts 130 000 m ³ en 1872	Draguage et ré- parations fr. 0.74 Amortissements et intérêts " 0.30	" 1.04
Newcastle (Rivière Tyne)	Sable, galets, vase et terre glaise 2000 000 m ³ par an. Transport de 7 à 25 km	Draguage, déchargement et transports fr. 0.80 Intérêts et amortissements " 0.30	" 1.10
Glasgow (Rivière Clyde)	Sable et vase en 1870 à 1871 environ 680 000 m ³	Tout compris sauf dé- charge id.	" 0.80
	En 1871 – 1872		" 0.75

Ueber die Vergabeung der Locomotiven für die Gotthardbahn.

Herr Oberingenieur Bridel in Luzern schreibt uns sub dato 14. November was folgt:

„Von verschiedener Seite sind wir angefragt worden, warum die Gotthardbahn keine Locomotiven bei der schweiz. Fabrik in Winterthur bestellt habe.

Durch Mittheilung der Resultate der Ausschreibung lässt sich diese Frage am besten beantworten und es wird Ihre Leser interessiren, den jetzigen Stand der Locomotivpreise zu vernehmen.

Auf Locomotiven mit Schlepptender wurden der Gotthardbahn folgende Offerten gemacht:

Für Locomotiven, verzollt in Luzern geliefert:

Vier Firmen zwischen Fr. 1.12 und Fr. 1.14 per Kilogramm.

Drei " " " 1.21 " " "

Zwei " zu " 1.33 " "

Fünf " zwischen " 1.40 " 1.47 " "

Für Tender, ebenfalls verzollt in Luzern geliefert:

Sechs Firmen zwischen Fr. 0.69 und Fr. 0.78 per Kilogramm.

" " " 0.80 " 0.87 " "

Eine Firma " " 0.90 " "

" " " 1.00 " "

Alle Eingaben unter Fr. 1.40 für Locomotiven röhren von deutschen Fabriken her, eine deutsche Firma hat Fr. 1.40 notirt; unter den vier andern Angeboten kommen zwei aus Oesterreich, eines aus dem Elsass und eines aus der Schweiz. — Für die Tender sind die Verhältnisse dieselben.

Für die ausgeschriebenen 37 Locomotiven betrug

die günstigste Offerte Fr. 1 634 000,

die ungünstigste " " 2 154 077.

Letztere Offerte entspricht den Notirungen der schweiz. Locomotiv- und Maschinen-Fabrik in Winterthur, was zur Genüge erklärt, warum bei dieser Vergabeung die schweizerische Industrie nicht berücksichtigt werden konnte.

Noch auffallender war das Ergebniss der Eingaben, welche am 3. September dieses Jahres die „Alta Italia“ für ein Loos Locomotiven erhielt.

Der höchste Preis für die Locomotive betrug Fr. 1.77.

Der niedrigste " " " 1.13.

Der höchste " " Tender " " 1.05.

Der niedrigste " " " 0.66.

Die höchste deutsche Offerte betrug für Locomotiven Fr. 1.39.

Tender " 0.85.

Die österreichischen Firmen waren hier aber, entgegen ihrem Verhalten bei der Gotthardbahn, auf die niedrigsten Preise eingegangen. — Winterthur folgte auf Deutschland mit Fr. 1.45 für Locomotiven und Fr. 0.95 für Tender; Belgien mit Fr. 1.47 bis Fr. 1.49 für Locomotiven, Fr. 0.77 bis Fr. 0.83 für Tender; Italien mit Fr. 1.50 und Fr. 0.80; England und Elsass mit Fr. 1.70 bis Fr. 1.77 für Locomotiven, Fr. 0.98 bis Fr. 1.05 für Tender.

Die Achtkuppler Locomotiven mit Schlepptender, welche ausgeschrieben waren, stellten sich demnach per Stück auf:

Geringster Preis Fr. 60 552.

Höchster " 93 000.

Aus diesen Preisen geht deutlich hervor, dass die Fabriken, welche ihr Absatzgebiet in England und Frankreich haben, voll auf beschäftigt sind, während die deutschen Werkstätten in ganz ungenügendem Maasse mit Arbeit versehen sind und desshalb in denjenigen Ländern, wohin sie leicht exportieren können, Preise stellen, bei welchen sie jedenfalls keinen Profit haben, sondern höchstens ihren Arbeiterstand erhalten können.“

Revue.

Eisenbahnunglück bei Courl. Die bisherigen Ermittelungen über die am 21. October auf der Cöln-Mindener-Bahn bei Courl in der Nähe von Dortmund stattgehabte Entgleisung des Personenzuges Nr. 11 scheinen festzustellen, dass die Fahrgeschwindigkeit des Zuges grösser

war, als die verwendete Locomotive erlaubt hätte. Der Zug war ver-spätet und es ist wahrscheinlich, dass in Folge der Seitenschwankungen der Locomotive wellenförmige Spurerweiterungen und schliesslich die Entgleisung des Zuges herbeigeführt wurden. Die betreffende Strecke hat eine eiserne Oberbauconstruction. Ueber das Unglück selbst gibt die „Westfälische Zeitung“ folgende Einzelheiten: „Der Zug, der ausser einer Anzahl mit Passagieren stark besetzten Personenwagen auch mehrere Colliwagen mitführte, befand sich in voller Fahrgeschwindigkeit, als plötzlich ein unheimliches Knistern und Rütteln hörbar wurde. Im nächsten Augenblitze war schon die Katastrophe eingetreten und das Zugpersonal, wie der grösste Theil der Passagiere, lagen unter Trümmern förmlich begraben. Es entstand eine allgemeine Verwirrung, ein Jammern, Rufes und Schreien, das durch Mark und Bein drang. Weit weg geschleudert wurden die Personen mitsamt den Wagen, zum Theile in die Böschungen, während andere Reisende sich aus den Wagen hervorarbeiteten, um das Freie zu gewinnen. Mehrere Wagen waren in einander gedrückt und die geängstigten Insassen konnten sich kaum noch bewegen. Einer dieser Wagen musste von oben her abgedeckt werden, um die Eingeschlossenen aus ihrer entsetzlichen Lage zu befreien. Es dauerte mehrere Stunden, bis ein von Hamm beordelter Personenzug die Passagiere, unter denen sich viele Verwundete befanden, weiter befördern konnte. Gegen 10 Uhr traf auf der Unfallstelle der erste Zug mit Arbeitern von Dortmund ein, welche, so gut es möglich war, bei dem Scheine von Pechfackeln die Aufräumungsarbeiten begannen. Einen klaren Ueberblick über das geschehene Unglück konnte man erst am folgenden Tag früh gewinnen. Da zeigte sich ein Bild der Verwüstung und Zerstörung, das jeder Beschreibung spottet. Die Maschine „Stubenberg“ hatte mit vollem Dampfe ihren Weg die Böschung hinunter, durch den Wassergraben, in ein daneben liegendes Feld genommen und sich vollständig in das Erdreich eingewühlt, der Tender war über die Maschine geflogen und lag seitwärts in der Nähe der Böschung. Der Packwagen, der Postwagen, ein Personenzug erster Classe, ein Personenwagen erster und zweiter und drei Personenwagen vierter Classe waren förmlich zertrümmert und quer über die hier befindlichen beiden Gleise in einander und über einander geworfen worden, während die Colliwagen entgleist, aber unbeschädigt geblieben waren. Der Schaden an Material ist sehr bedeutend. Die Anzahl der verunglückten Personen ist durch die umlaufenden Gerüchte glücklicherweise sehr übertrieben worden, es sind verhältnissmässig nur wenige Personen zu Schaden gekommen, bzw. getötet worden.“

Ueber die Eisenbahnen in ihrem Verhältniss zur Staatswissenschaft sprach sich im Club österreichischer Eisenbahnbeamten zu Wien der bekannte Nationalökonom, Professor Lorenz von Stein, laut einem Referat der „Z. d. V. d. E. V.“ wie folgt aus: Der Redner entwickelte zunächst in längerer Ausführung den Satz, dass jedes Fach eine Fachbildung, folglich auch ein Fachbildungswesen erfordere, und suchte nachzuweisen, dass das Eisenbahnfach, einer der wichtigsten und mächtigsten Factoren des öffentlichen Lebens, noch immer kein Fortbildungswesen besitze. Es gäbe bis heute noch kein Institut, welches das Wissen, das dem Eisenbahnmann, wenn er seinen Beruf vollständig erfüllen will, unerlässlich ist, in sich zu vereinigen und fortzupflanzen berufen wäre. Das Eisenbahnwesen hätte nicht die bedeutende Entwicklung nehmen können, die es heute aufweist, wenn es nicht mit den übrigen Factoren des öffentlichen Lebens in innigstem Zusammenhange stünde. Die Eisenbahn beeinflusst den ganzen Handel und Wandel, sie bestimmt das Geld- und Zollwesen, sie erfordert ein eigenes Eisenbahnrecht, sie tritt, um ihrer Aufgabe gerecht zu werden und ein allgemeines Bedürfniss zu befriedigen, in fortwährenden Contact mit dem allgemeinen Wesen des Staates überhaupt. Es genügt also nicht, wenn der Eisenbahnmann zur Ausübung seines Berufes ein gewisses Mass von allgemeiner Bildung und jene Fachkenntnisse, welche unmittelbar in seine Berufssphäre einschlagen, mitbringt. Er muss vielmehr die tausendfältigen Beziehungen des Eisenbahnwesens zu dem übrigen öffentlichen Leben kennen lernen, er soll die Grundlehren der Staatswissenschaft verstehen, ihre Beziehungen zum Eisenbahnwesen erforschen und in sich aufnehmen. Professor v. Stein erörtert nun einen Vorschlag, den er zur Erreichung dieses Ziels machen würde. Der Staat oder die Eisenbahnen selbst müssten zur Errichtung eines Institutes schreiten, das gewissmassen eine Eisenbahnhochschule zu bilden hätte. Die Organisation dieses Institutes wäre ungemein einfach. Es sollte nur aus zwei Cursen bestehen. Im ersten Curs, der selbstverständlich blos mit der nöthigen Vorbildung ausgestattete

Frequentanten aufnehmen könnte, würden die Grundbegriffe der Staatswissenschaften gelehrt werden. Der Hörer sollte eingeführt werden in das Wesen der Verwaltungslehre, der Finanzwissenschaft, der Nationalökonomie und des öffentlichen Rechtes. Nach dieser Vorbereitung würde im zweiten Cuse die Anwendung dieser grundlegenden Lehren auf das Eisenbahnwesen selbst zu demonstrieren sein. Die Vorlesungen hätten das Wesen der Verkehrs- und Tarifpolitik, den Zusammenhang des Geldmarktes mit dem Eisenbahnfache, das Eisenbahnrecht u. s. w. zu behandeln. Nach Absolvirung dieser beiden Curse sollte der Frequentant ein Zeugniß erhalten, welches bei der Aufnahme in den praktischen Dienst unter sonst gleichen Bedingungen entscheiden müsste. So würde ein Maßstab geschaffen werden, und dieser habe bisher bei der Beurtheilung der Fähigkeiten des Eisenbahnmannes gefehlt. Das Standesbewusstsein würde sich in ein ethisches, in das Berufsbewusstsein verwandeln, und das könnte ja dem Eisenbahnwesen nur zu grossem Vortheile gereichen.

Le chemin de fer souterrain de New-York. — Il est sérieusement question, depuis quelque temps, à New-York, dit la „Revue industrielle“, de créer un métropolitain souterrain, qui fera concurrence au chemin de fer aérien dont le succès va chaque jour grandissant. Les noms des personnes qui se trouvent actuellement à la tête de l'affaire soit comme directeurs, soit comme conseils, nous autorisent à penser que le projet recevra son exécution complète. Le tracé adopté part de South Ferry, suit le côté est de la Batterie jusqu'à Broadway et Bowling Green, et, de là, sous Union square jusqu'à la 42e rue en passant sous Madison square et l'avenue Madison.

L'établissement de ce chemin de fer présente un intérêt particulier au double point de vue de la construction et de l'exploitation. Les deux voies seront posées dans des tunnels distincts, de 4,50 m de hauteur sur 4 m de largeur, construits côte à côte, au milieu de Broadway, au-dessous des conduites d'eau et de gaz.

La section circulaire, adoptée dans la construction sur la plus grande longueur du parcours, sera remplacée par une charpente métallique qui soutiendra le plafond lorsqu'il sera nécessaire de se rapprocher du niveau du sol. Les stations seront installées sous les trottoirs. L'emploi de ciment hydraulique et une chape d'asphalte mettront partout les tunnels à l'abri de l'humidité et les maintiendront parfaitement secs.

La grande difficulté qui s'présente, ici comme dans toutes les exploitations de voies souterraines, est relative à la ventilation. On a bien souvent répété à ce propos que les locomotives brûleront leur fumée et il semble que l'absence de fumée visible doive donner satisfaction à toutes les exigences; on oublie un peu trop facilement que si les gaz d'un foyer sont incolores, l'excellence de la combustion a pour résultat la production de composés encore plus impropre à la respiration, puisqu'ils contiennent une plus grande proportion d'acide carbonique ou d'oxyde de carbone.

Quelques chiffres fournis par la „Railroad Gazette“ permettront de mieux apprécier ce qu'il faudra faire pour maintenir l'atmosphère du tunnel respirable, au cours d'une exploitation normale.

On peut en pratique évaluer à 225 pieds cubes la quantité d'air nécessaire pour brûler une livre de charbon (environ 14 m^3 par kilogramme). Le volume de cet air est doublé par l'élévation de température au passage du foyer, de sorte que la combustion d'une livre de charbon se traduira par la production de 460 pieds cubes d'air vicié et de gaz. En admettant pour surface de grille de la locomotive 12 pieds carrés, et, pour la consommation de charbon, une livre par pied carré, et par minute, on aura par minute une production de 5 400 pieds cubes de gaz irrespirables. Si les trains partent toutes les trois minutes, à une vitesse de 30 milles (48 km) à l'heure ils seront espacés de $1\frac{1}{2}$ mille (2 400 m) entre eux, et si l'on divise le tunnel en sections de cette longueur, dans chacune d'elles il y aura dégagement de 5 400 pieds cubes de produits gazeux, qui se mêleront à l'atmosphère.

Pour rendre la respiration possible, il faudrait enlever par minute au moins le double de ce volume et le remplacer par de l'air frais: la ventilation exigerait donc 7 200 pieds cubes par mille et par minute (125 m^3 par kilomètre).

Ce n'est pas la première fois que se pose le problème. Des sommes considérables ont été dépensées à Londres sans pouvoir arriver à une solution satisfaisante, et les personnes qui ont circulé sur le métropolitain de cette ville savent par expérience que l'atmosphère est loin d'y être agréable à respirer, en dépit de tous les

essais tentés pour améliorer à ce point de vue la situation des voyageurs.

Il y a là un sujet d'autant plus digne d'attention à New-York que le chemin de fer aérien possède la supériorité incontestable de la circulation à la lumière et en plein air. D'autre part, il est vrai, que, pour le chemin de fer souterrain, il n'y a pas à craindre d'être gêné par les considérations de poids des machines et de longueur des trains, ce qui permettrait d'augmenter la vitesse et de développer le trafic.

Cet argument invoqué en faveur des voies souterraines ne nous paraît pas avoir grande valeur, et il est un autre obstacle sérieux que rencontre l'établissement de ces lignes dans les villes européennes, c'est le passage des égouts. A Paris, notamment, les tracés étudiés se sont trouvés presque toujours arrêtés par les égouts au croisement des grandes artères.

La création du nouveau métropolitain de New-York ne nous ferait donc pas abandonner nos préférences pour les voies aériennes que nous avons toujours préconisées. Quant à la question de ventilation des tunnels, les Américains auraient tort de s'en inquiéter autre mesure.

Le problème du transport de la force à distance au moyen de l'électricité est aujourd'hui assez avancé pour qu'il soit permis d'entrevoir le jour où les machines magnéto-électriques remplaceront les locomotives dans l'exploitation des chemins de fer souterrains. M. J.

Literatur.

Handbuch des gesammten Strassenbaues in Städten von Richard Krüger, Bauingenieur und Docent am Technikum zu Rinteln. Jena, Verlag von Hermann Costenoble.

Der Gegenstand wird in dem 84 Bogen starken Buche, von der Beschreibung der zu Strassenbau und Erhaltung verwendeten Werkzeuge und Maschinen an bis zu den beispielsweise angeführten zur Vergebung solcher Arbeiten in Berlin üblichen Bestimmungen, sehr gründlich und eingehend besprochen. Begreiflicherweise ist es bei der Verschiedenheit der die Construction der Strassen in den einzelnen Gegenden beeinflussenden Motive nicht möglich den Stoff zu erschöpfen und hat deshalb der Verfasser vorzüglich die Verhältnisse, wie sie in den grossen norddeutschen Städten vorliegen, zum Zielpunkt seiner Ausführungen genommen. Dessenungeachtet bietet er sehr Vieles von allgemeinem Interesse, so besonders die vergleichende Zusammenstellung der Kosten der in mehreren europäischen Hauptstädten zur Anwendung gelangten Pflastersysteme und die Kritik derselben; ein Punkt, welcher vom hygienischen Standpunkt aus auch in kleineren Städten mit relativ wenig intensivem Verkehr besser in's Auge gefasst werden sollte.

Die elektrischen Telegraphen, das Telephon und Mikrophon populär dargestellt für angehende Telegraphisten, Post- und Eisenbahnbeamte von Dr. F. Binder. Mit 116 in den Text gedruckten Abbildungen. Weimar 1880. Verlag von Bernhard Friedrich Voigt.

Wir haben es hier mit einem Buche zu thun, das uns zwar in gedrängter Form, dafür aber durch viele Illustrationen verdeutlicht, diejenigen Apparate und Systeme vorführt, welche sich bisher in der Praxis eingebürgert haben. In dieser compendiösen Darstellung wird der Verfasser seiner Aufgabe gerecht und wir können sein Werkchen Allen empfehlen, die das Bedürfniss haben sich nach dieser Richtung zu orientiren. Die auf den ersten Seiten gegebenen Definitionen der Elementarsätze über Electricität und Magnetismus jedoch hätten als bekannt vorausgesetzt und weggelassen werden können oder sie wären in einem besonderen Theile und dann gründlicher zu behandeln gewesen. Ebenso hätten wir bei dem Capiteln über die Anlage der Leitungen, über die Einrichtungen und Erfordernisse des Dienstes, dem Ziele, welches sich der Verfasser steckt entsprechend, ein tieferes Eingehen statt der fast feuillettistischen Behandlung dieser Abtheilungen erwartet.

Grundrissvorbilder von Gebäuden aller Art von Ludwig Klasen, Arch. und Ing. in Wien. Mit 100 Tafeln in Photolithographie und vielen in den Text gedruckten Abbildungen. In ungefähr 25 Lieferungen à 3 Mark. Leipzig, Baumgärtner's Buchhandlung.

Ein Sammelwerk von grosser Reichhaltigkeit, das mit Angabe der Quelle, wo die erste Publication erfolgte, uns eine Menge den verschiedenartigsten Programmen entsprechende Grundrisse ausgeführter Bauten vorführt. Dem beschreibenden Text sind in schöner Ausstattung Façaden, Schnitte etc. beigegeben. Das Werk wird sich in Architekten-Kreisen schnell Eingang verschaffen, da bisher keine derartige Zusammenstellung vorhanden war, die (bei dem relativ geringen Anschaffungspreis) so allgemein zugänglich gewesen wäre und gleichzeitig so Mannigfaltiges geboten hätte.

Necrologie.

† Ludwig Scheu. Am 7. November starb an den Folgen einer Gehirnhautentzündung, die er sich wahrscheinlich auf der Reise nach der Wiesbadener Generalversammlung geholt hatte, der Baumeister des Münsters zu Ulm: Ludwig Scheu, im Alter von bloss 50 Jahren. Der Verstorbene hatte sich vom einfachen Steinmetzen durch eisernen Fleiss und hervorragende Begabung zu einem der ersten Meister deutscher Dombaukunst emporgearbeitet. Seine künstlerische Ausbildung fand er an der Baugewerbeschule in Stuttgart; später wirkte er unter der trefflichen Leitung des Oberbaurathes von Eggle an der Restauration der Liebfrauenkirche zu Esslingen. Im Jahr 1871 wurde er zum Dombaumeister in Ulm gewählt. Scheu führte in Stuttgart sowohl, als auch in Ulm mehrere Privatbauten aus. Er war ein eifriger Beschützer und Förderer des Kunstgewerbes. Sein Tod ist ein grosser Verlust für das von ihm mit voller Hingabe weitergeführte Werk der Vollendung des Ulmer Münsters.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architectenverein.

Delegirten-Versammlung in Bern den 14. November.

Durch Vorlage der Schlussrechnung über die Beteiligung des Vereins an der Pariser Ausstellung und Erstattung eines kurzen Berichtes seitens der Ausstellungscommission gelangt dieses, die Thätigkeit des Vereins mehrere Jahre hindurch vorwiegend in Anspruch nehmende Geschäft, zum Abschluss. Die Rechnung ergab eine Ausgabe für die Ausstellung von Fr. 19 196,90 dagegen an Einnahmen Fr. 9 605,75 so dass ein Deficit von Fr. 9 591,15 verblieb, der durch die Mitgliederbeiträge gedeckt wurde. Auf Anfang des Idf. Jahres ergab der Abschluss des Vereinsvermögens noch eine Schuld von Fr. 353,18, welche durch die nächstens einzuziehenden Mitgliederbeiträge reichlich gedeckt wird.

Indem die Versammlung diese Rechnungen genehmigte, sprach sie ihren Dank aus, sowohl dem Bundesrat, welcher durch seinen Beitrag die Tilgung der drohenden Schulden ermöglichte, sowie der Ausstellungscommission für ihre grossen Bemühungen.

Der aus der Rechnung über das Vereinsblatt vom Jahre 1879 sich ergebende Ueberschuss von Fr. 493,95 wurde als weiterer Beitrag an das Vereinsblatt bestimmt in dem Sinn, dass dadurch über den Vertrag hinausgehende Darstellungen schweizerischer Bauwerke unterstützt werden sollen.

Indem für die Zukunft von jeder Verpflichtung zum Abonnement auf die Vereinszeitschrift abgesehen wird, werden die Mitglieder neuerdings eingeladen, sich möglichst zahlreich zu beteiligen.

Für die nächstes Jahr stattfindende Generalversammlung in Basel werden die Herren Maring, Stehlin und Frey zu Mitgliedern des Localcomites gewählt.

Herr Oberingenieur Meyer von Lausanne berichtet ausführlich über den Erfolg der von unserem Verein in Verbindung mit dem Verein ehemaliger Polytechniker gethanen Schritte betreffend die Reorganisation des Polytechnikums. Wenn die verschiedenen Eingaben an die Bundesbehörden und die einlässlichen Verhandlungen mit dem Vorstand des schweizerischen Departement des Innern ein erfreuliches Resultat zu haben scheinen, ist anderseits nicht zu übersehen, wie gross und gefährlich der Widerstand der bisher überwiegend massgebenden Persönlichkeit ist, so dass auch bei scheinbaren Erfolgen in einzelnen Punkten die gemachten Anregungen doch noch kräftig fortgesetzt werden müssen. Die finanzielle Seite wird zwar durch einen Antrag des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Erhöhung des Credites für das Polytechnikum in erfreulicher, vom Verein lebhaft zu unterstützender Weise gelöst, damit wird es aber nur um so wichtiger, dass diese reichlicheren Mittel in richtiger Weise zur Erreichung des höchsten Ziels verwendet werden.

Die Versammlung beauftragt das Central-Comité, die gutfindenden Schritte zur Unterstützung des bundesrätlichen, bereits vom Ständerath angenommenen Antrages betreffend die Anstalt zur Prüfung der Festigkeit der Baumaterialien zu thun.

Ein Gesuch um finanzielle Unterstützung des Sempermuseums musste trotz wohlwollender Stimmung der Versammlung der Entscheidung der Generalversammlung vorbehalten werden, da der Delegirtenversammlung nach den Statuten die Competenz zur Bewilligung solcher Beiträge abgeht.

A. B.-Z.

* * *