

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 14

Wettbewerbe

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: 20.02.2026

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

Doppelmulchen d. h. von 100—125 kg schweren Käsen. Erwärm werden die Keller durch eine Wasserheizung.

Im *Erdgeschoss* ist die eigentliche Käseküche mit Milchgaden und Käsespeicher, letzterer für ganz frisches Product. Hier sind die Einrichtungen derart normirt, dass auch nicht um den kleinsten Betrag von den allein richtigen Maassen abgewichen werden darf. Da ist der Kessel mit seinem 1200 kg fassenden Inhalt und der Vorwärmer, welcher 400 kg fasst, die einen genau festgestellten Platz haben müssen. Beide sind durch einen unterirdischen Feuerwagen mit einander verbunden. Ferner befindet sich hier der Schottentrog und der Pressel für zwei Käse. Im Vorplatz ist eine Waage aufgestellt. Zwischen Käse-Küche und -Speicher befindet sich der Milchgaden, bei welchem auf möglichst viel Oeffnungen gegen Süd und Nord Bedacht zu nehmen war. Die Fenster sind mit beweglichem Oberlicht versehen, um den entstehenden Dampf zu entfernen. Das Erdgeschoss ist aus doppelwandigem Mauerwerk (außen Backstein mit Besenwurf innen Cementstein mit hydraulischem Kalkbeistich) hergestellt. Die hohlen Zwischenräume sind 6 cm breit. Die Decke ist aus Eisen mit Beton.

In dem aus Riegelwerk mit Tuffstein ausgeführten ersten Stock mit Giebel ist die Wohnung der Familie des Käfers und der Hüttenknechte, nebst einem grösseren Local für die Käsereigemeinde untergebracht.

Die Gesamtkosten des Gebäudes ohne Baugrund, Käsbänke und Heizvorrichtung sind auf 30 000 Franken bemessen. —

Zum Artikel: Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen.

In No. 12 der „Schweiz. Bauzeitung“ wird in einer Correspondenz der Artikel über Verbesserungen im Eisenbahnwesen vom hohen Standpunkt der Autorität aus besprochen und der Vorwurf gemacht, als hätten wir die amtlich erhobenen Zahlen als unrichtig verworfen. Es ist dies indess keineswegs der Fall, sondern wir haben nur darauf hingewiesen, dass eine directe Vergleichung der deutschen Bahnen mit den schweizerischen Bahnen unmöglich sei, weil die gleichen Leistungen und Materialien in beiden Ländern viel zu verschieden gewertet sind, und gestützt auf diese That-sache müssen wir auch heute noch an unseren Zahlenangaben festhalten. Eine Bestätigung für die Richtigkeit unserer Angaben betreffend höherer Arbeitslöhne und Materialpreise haben wir erst vor einigen Tagen in einem Artikel des „Landboten“ über die Eisenzölle gefunden, der jedenfalls von einem Fachmann dieser Industriebranche geschrieben wurde.

Bezüglich der tabellarischen Zusammenstellungen haben wir uns rein an die Zahlen der in dem Artikel jeweils angegebenen Quellen gehalten, wodurch ja Jedermann die Möglichkeit gegeben ist, die Zahlen zu vergleichen. Aber auch in Betreff der Art des Vergleichens können wir einen Vorwurf nicht berechtigt finden. Dass die Ausgaben in Procenten der Betriebseinnahmen als Maasstab zur Beurtheilung allgemein angewendet werden, beweist u. A. eine diesbezügliche Vergleichung der Arbeiten des deutschen Reichseisenbahnamts; ebenso ist die Ausscheidung der Betriebskosten für die einzelnen Verwaltungszweige auf die Einheit der Zugskilometer bezogen, überall angewendet, wo es sich um Vergleich der Leistungen bei denselben Bedingungen handelt.

Wir können daher die Correspondenz in No. 12 als eine Entkräftung unserer ausgesprochenen Ansicht nicht anerkennen, so lange die zu machenden Ersparnisse nicht unter Berücksichtigung der besonders betonten Unterschiede in Werthung der Leistungen und Materialien nachgewiesen sind.

F. L.

Literatur.

Theorie der Maximalmomente einfacher Träger bei concentrirter Verkehrslast, von Dr. J. B. Goebel, Ingenieur der süddeutschen Brückenbau-Aktion-Gesellschaft. (Mainz, V. v. Zabern.)

Bei der statischen Berechnung der Streckböume einfacher Fachwerke müssen bekanntlich für die einzelnen Knotenpunkte die grösstmöglichen Biegungsmomente ermittelt werden, eine Arbeit, welche bei Eisenbahnbrücken, wenn man die concentrirten Kräfte nicht einfach durch gleichförmig vertheilte Belastung ersetzen will, im Allgemeinen nur auf dem Wege des Probirens geleistet werden kann, weil man von vornherein nicht wissen kann, welche von den in der Regel an Grösse und gegenseitigem Abstand wechselnden Lasten über den betreffenden Knotenpunkt oder Querschnitt gestellt werden muss, um das Moment zum Maximum zu machen. Zwar besitzen wir schon längst ein Kriterium, welches uns erkennen lässt, ob das Moment zu- oder abnimmt, wenn man die durch einen schweren Zug gegebene, bestimmte Lastenfolge über dem Träger um eine kleine Strecke verschiebt und statt der einen Last die benachbarte über den Querschnitt stellt. Doch abgesehen von der Unhandlichkeit dieses Untersuchungsmittels, lässt uns dasselbe immer noch nicht mit Sicherheit arbeiten, da neben dem absoluten Maximum auch relative existiren können, die man doch nur durch Probiren ausscheiden kann.

Der Verfasser geht nun zunächst in der 36 Seiten starken, mit zwei Tafeln ausgestatteten Broschüre dieser Frage auf den Grund, indem er zwei beliebige Lasten nacheinander über denselben Querschnitt stellt, die hierbei entstehenden Momente mit einander vergleicht und diejenigen Querschnitte aufsucht, für welche beide Momente gleich gross werden. Die Spannweite wird hierdurch in einzelne Strecken eingeteilt, für welche je eine bestimmte Last massgebend ist, derart, dass für jeden Querschnitt einer Einzelstrecke das absolut grösste Moment entsteht, wenn sich die betreffende Last über denselben befindet. Diese Eintheilung wird alsdann auf alle möglichen Spannweiten ausgedehnt und durch eine Tafel graphisch dargestellt, auf welcher zwei aus einem Punkt auslaufende Geraden die Auflager bezeichnen, also die allmälig wachsende Trägerweite begrenzen und ein unregelmässiges Liniennetz in sich fassen, in welchem jede Masche eine bestimmte Lastnummer trägt, so dass man jetzt nur nöthig hat, mit den gegebenen Spannweiten in diese zellenförmig getheilte Fläche hineinzufahren, um sofort für jeden Knotenpunkt diejenige Last ablesen zu können, welche, darüber geschoben, das Maximalmoment liefert.

Das Ziel, das sich der Verfasser gesteckt hat, ist, wie man sieht, für Alle, die sich mit dem Berechnen von Fachwerkbrücken abzugeben haben, ein recht willkommenes; auch der Weg zu diesem Ziel besitzt manche interessante und lehrreiche Punkte; doch ist er ziemlich breitspurig angelegt und für den Leser etwas mühsam zu verfolgen. Auch besitzt die Tafel, da sie sich auf die bei der süddeutschen Brückenbau-Gesellschaft adoptirte Lastenfolge basirt, nur eine beschränkte Verwendbarkeit und muss selbstverständlich für jede andere Lastengruppierung neu berechnet und construit werden. Immerhin dürfte sich diese Arbeit für Solche, die häufig Fachwerkbrücken zu berechnen haben, wohl lohnen; auch wer sich sonst gerne in die statische Berechnung von Brückenträgern vertieft möchte, wird die mit vieler Sorgfalt und mathematischer Schärfe geführte Untersuchung mit Interesse und Vortheil verfolgen.

Der Werth des kleinen Werkchens wird dadurch noch erhöht, dass am Schlusse das praktische Zimmermann'sche Verfahren zur numerischen Berechnung der Momente bei gegebener Laststellung erläutert wird.

R.

Concurrenzen.

Für Entwürfe zu einem Neubau für das Nordische Museum zu Stockholm ist eine Concurrenz ausgeschrieben, an welcher nicht nur ins-sonder auch ausländische Architecten theilnehmen können. Fünf Preise werden vertheilt; einer zu 1500, einer zu 600 und drei zu 300 Kronen (bezw. 2100, 840 und 420 Franken). Die Jury besteht aus dem Vorstand des Museums und zwei zugezogenen hervorragenden Architeceten. Einsendungsstermin 1. Juni d. J. — Verlangt werden Kostenanschlag, Situationsplan im Maassstab 1:400, Grundrisse, Querschnitte und Ansichten 1:200. Das Gebäude soll in monumentalster Hinsicht der ausgezeichneten Lage und seiner nationalen Bedeutung entsprechen, bei möglichst geringem

Kostenaufwand. Es soll enthalten: Gewöhnliche Sammlungsräume, Bibliotheks-, Vorraths- und Arbeitsräume, sowie Zimmer für das Dienstpersonal. Nähere Auskunft wird ertheilt von Justizrath *Hernmark*, Nybrogatan, 6 A; Fabrikbesitzer *J. Bolinder*, Södra Blasiholnshamnen 4; Professor *Isaeus*, Malmskillnagatan 40; Professor *Key*, Malartorget 15; Secretär *Abergsson*, Norrlandsgatan 34 und dem Leiter des Nordischen Museums *Hazelius*, Nordiska museet; Alle zu Stockholm.

Für Entwürfe zu einer Nationalbibliothek in Rio de Janeiro ist eine Concurrenz ausgeschrieben, zu welcher ebenfalls Architecen aller Länder eingeladen werden. Die Preise sind sehr hoch bemessen, nämlich auf 20 000 Fr. für den ersten und 10 000 Fr. für den zweiten Preis. Termin 30. Juni dieses Jahres. — Die Bausumme darf 2 500 000 Fr. nicht übersteigen. Das interessante Programm findet sich in Nr. 13 des „Moniteur industriel“ vom 29. März d. J. „in extenso“ publicirt. — Die Beurtheilung der eingelaufenen Projekte geschieht durch eine Commission, bestehend aus dem Bibliothekar, dem Archivdirector und drei nach Schluss der Concurrenz zu ernennenden *Ingenieuren* (!) — Diese letztere Bestimmung ist für die Inangriffnahme der ohne Zweifel bedeutenden Arbeit nicht gerade verlockend. Zu dem kommt noch der Umstand, dass bei bloss zwei Preisen die Chance eine sehr geringe ist, für die aufgewendete Zeit entschädigt zu werden. Wäre das viele Geld beispielsweise auf zwei erste Preise von je 5000 Fr., fünf zweite von je 3000 und fünf dritte von je 1000 Franken vertheilt worden, so würde voraussichtlich der Zudrang ein viel grösserer sein. Da die Concurrenz-Behörde das Eigenthumsrecht für die preisgekrönten Arbeiten für sich in Anspruch nimmt, so hätte sie über ein schönes und reichhaltigeres Material zu verfügen.

Preisausschreiben. Es liegt uns ein Circular der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vor, in welchem das laut Vereinsbeschluss alle drei Jahre zu erlassende Preisausschreiben für wichtige Erfindungen im Eisenbahnwesen enthalten ist. Leider müssen wir wegen Raumangabe die Publication „in extenso“ der bezüglichen Mittheilung auf unsere nächste Nummer verschieben und uns vorderhand auf folgenden kurzen Auszug beschränken: Einsendungsfrist vom 1. Januar bis 15. Juli 1884. Prämiert können nur solche Erfindungen, Verbesserungen und literarische Erscheinungen werden, welche ihrer Ausführung, resp. ihrem Erscheinen nach in die Periode vom 16. Juli 1878 bis 15. Juli 1884 fallen. Die ausgeschriebenen neun Preise werden ertheilt für Erfindungen und Verbesserungen: 1) in der Construction bezw. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen, (3 Preise von 7500, 3000 und 1500 Mark). 2) an den Betriebsmitteln bezw. in der Verwendung derselben (7500, 3000 und 1500 Mark), 3) in Bezug auf die Centralverwaltung der Eisenbahnen und die Eisenbahn-Statistik, sowie für hervorragende Erscheinungen der Eisenbahn-Literatur (3000, 1500 und 1500 Mark).

Notizen über das Patentwesen.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin & Co.* in Zürich.

Auszug aus der Statistik des deutschen Patentamtes für das Jahr 1882.

Total der Einnahmen	Mk. 961 264, 70
„ „ Ausgaben	„ 647 172, 63
Vorschuss	Mk. 314 092, 07

Anzahl der Patentanmeldungen	7569
„ „ ertheilten Patente	4131
„ „ erloschenen Patente	3273

Am Schluss des Jahres in Wirksamkeit gebliebene Patente	9452
An Deutsche ertheilte Patente	2885
„ Ausländer „ „ „	1246

Davon kommen auf die Schweiz	55
--	----

Diese 55 Patente vertheilen sich folgendermassen auf die Kantone:

Zürich 17	Bern 3	Waadt 2
Basel 10	Schaffhausen 3	Schwyz 1
St. Gallen 7	Solothurn 3	Genf 1
Neuenburg 6	Luzern 2	

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin & Co.* in Zürich.

(Fortsetzung der Liste in No. 9 der Schweiz. Bauzeitung.)

Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt.

1883

Februar 14. No. 21 642. Schweiz. Industrie-Gesellschaft in Neuhausen. Neuerungen an Repetirgewehren, mit zwei oder mehreren unter dem Lauf liegenden Magazinröhren.

„ 14. „ 21 050. N. Riggibach in Olten. Selbstthätige Bremsvorrichtung für Seileisenbahnen.

„ 21. „ 21 803. A. Klose in Rorschach. Verriegelungs-Apparat für bewegliche Achsen der Eisenbahnfahrzeuge. (II. Zusatz zu P. R. 20 905.)

„ 21. „ 21 827. J. G. Uhlmann in Zürich. Expansions-Regulirapparat für Dampfmaschinen.

„ 21. „ 21 836. J. A. Widemann in Basel. Maschinerie zur Herstellung von Doppelsprungfedern.

in Oesterreich-Ungarn

Januar Keines.

in England

Februar 16. No. 857. Ed. Rath in Aarau. Schablonen für Conditoren, Maler und Zeichner.

in Frankreich

Diese Liste ist nicht ausführbar da der offizielle Katalog der Patente das Domicil der Patentinhaber nicht angibt.

in Belgien

Janvier 31. No. 60 322. Société pour la pâte de bois à Grellingen, Bern. Système de tamiseur mécanique pour le triage des pâtes de bois.

Février 16. „ 60 466. Ed. Rath in Aarau. Patrons à l'usage des patissiers, dessinateurs, peintres etc.

„ 16. „ 60 477. F. Martini à Frauenfeld. Système de moteur à Gaz.

„ 22. „ 60 528. J. J. Bourcart à Zurich. Système de mécanisme, applicable aux métiers à tisser.

„ 24. „ 60 560. E. C. Toussaint à Zurich. Mécanisme destiné à éléver ou à abaisser à volonté les sièges.

in den Vereinigten Staaten

Februar 20. No. 272 545. Auguste Henchoz-Arnold & Fritz Henchoz-Huguenin in Locle. Stell-Uhr. (Stop-watch.)

„ 20. „ 272 553. George F. Jacot in Locle. Uhr-Hemmung. (Watch-escapement.)

Miscellanea.

Die Regulirung der Tiber in Rom geht ihrer Verwirklichung entgegen. Seit geraumer Zeit haben die Ingenieure der italienischen Regierung an Hand der neuesten Fortschritte der Technik ein mustergültiges Project ausgearbeitet, nach welchem das grossartige Werk auf nahezu 50 Millionen Franken veranschlagt ist. — Nachdem bereits früher einige kleinere Losen vergeben und zum Theil ausgeführt worden sind, hat am 16. März die italienische Regierung dem durch seine Bauten in Frankreich, Algier und Oesterreich-Ungarn bekannten Unternehmer *Conrad Zschokke* in Paris die ganze Strecke vom Garten der Farnesina bis hinunter zum Platze von Bocca della Verità zur Ausführung übertragen. Die Arbeiten sollen innert vier Jahren vollendet sein. —

Die Firma Conrad Zschokke übernimmt die Arbeit gemeinsam mit dem Unternehmer Terrier in Paris zur veranschlagten Bausumme mit einem Abgebot von 4,25 %. Von anderer Seite lagen folgende Abbote vor: Klein-Schmid 1,10 %; Frontini, Maratti und Pellerin 1,10 %; Cottrau 0,10 %.

Mit Vergnügen theilen wir unsern Lesern gleichzeitig mit, dass uns Herr Abt, Oberingenieur der Unternehmung Zschokke, eine nähere Beschreibung dieser interessanten Arbeiten in Aussicht gestellt hat.

Semper-Stiftung in Deutschland. Während bereits im vorigen Jahre die Localcomités von Wien, Dresden und München einen Aufruf zur Gründung einer Semper-Stiftung erlassen haben, tritt nun auch das